

# FAMILJEN SOLBERG

Andra delen i framgångssagan

 **BILSPORT**

NR 2 2021

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 99 NOK



# Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

- **TÄVLING** – frågesport
- Monte Carlo-rallyt
- Alla klasser i crosskart



# TOM KRISTENSSON

Sveriges senaste världsmästare i rally



**FOLKRACE**

Folkkär  
folksport  
40 år



**JOEL  
GRANFORS**

**RYDELL SPECIAL AWARD**



ÅKE KJELLGREN 70 • NOTISER • SBF-NYTT • KRÖNIKOR





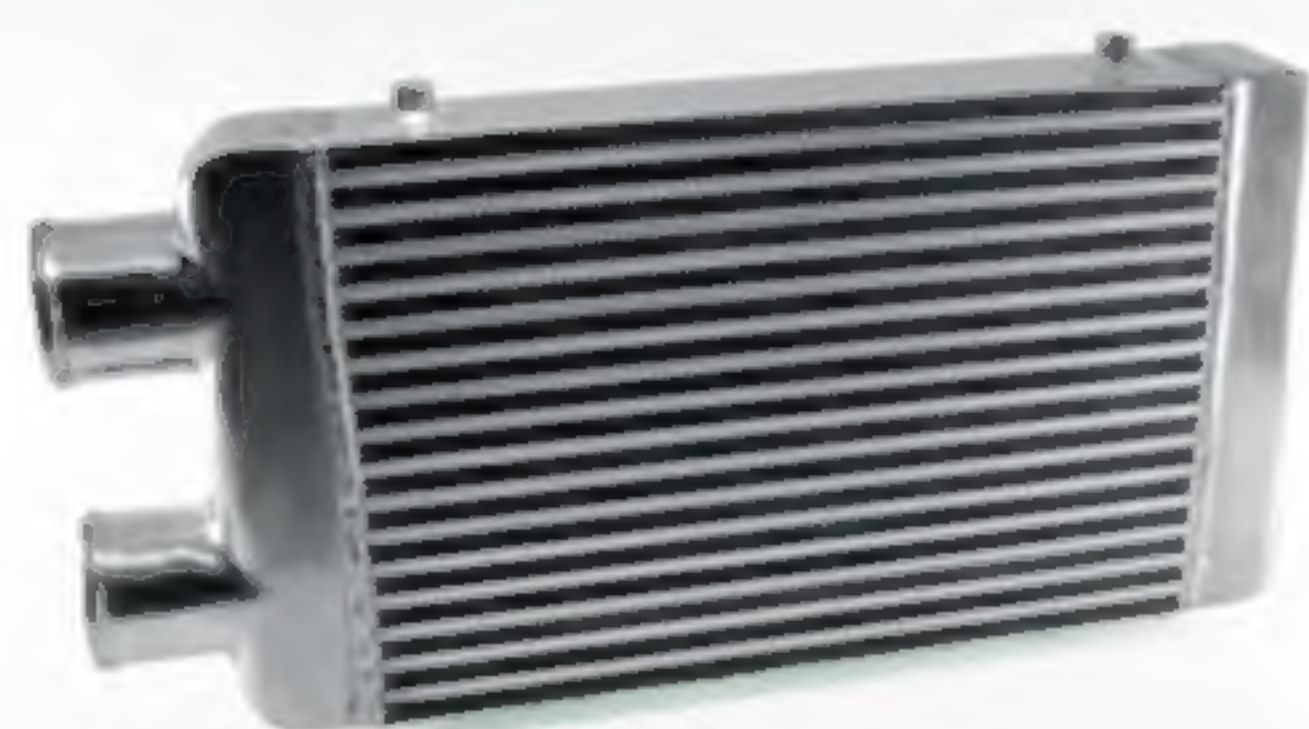
Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER  
**W**

**Pipercross**

WALBRO

**COMETIC**  
GASKET  
www.cometic.com

**HOLSET**  
TURBOCHARGERS

**ARP**

**QUARTER MASTER**

SACHS  
**PERFORMANCE**

**DTA** fast

**BOSCH**



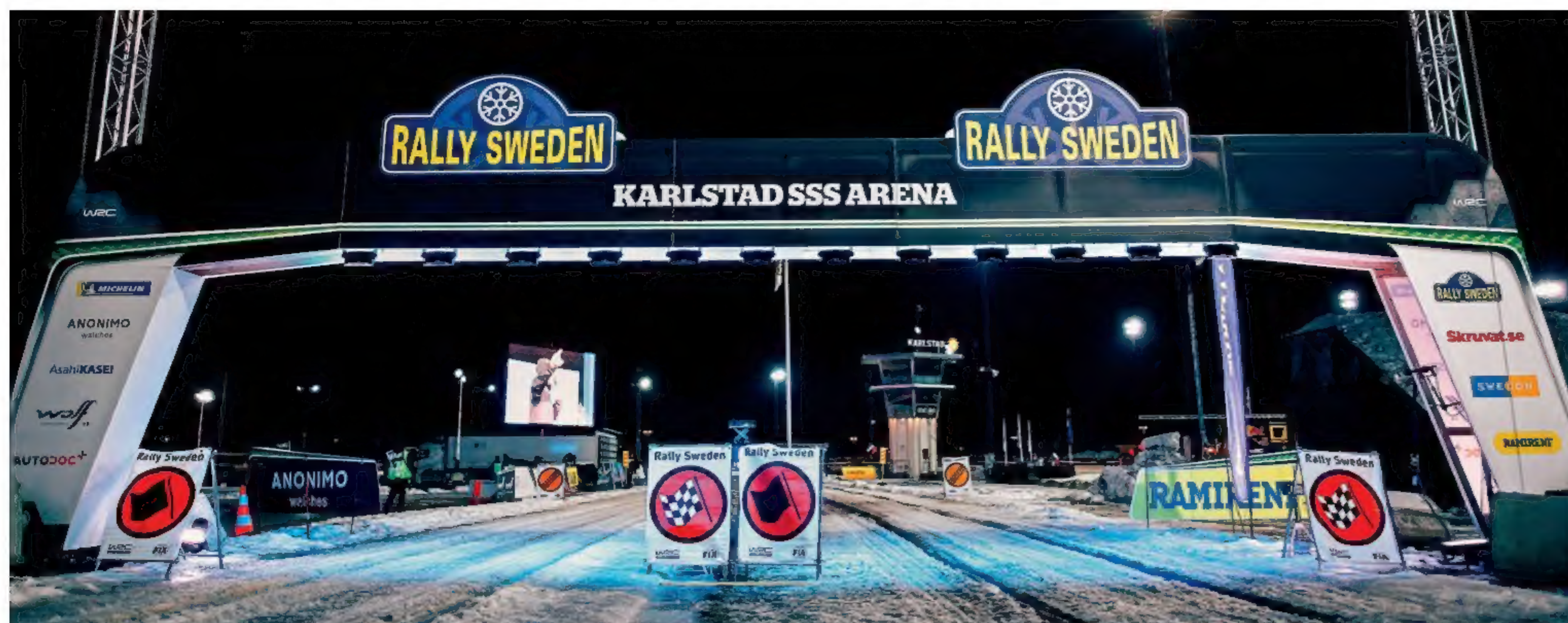


FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Rally Sweden är bara en av alla inställda tävlingar i spåret av den pågående pandemin. Men lugn, både svenska VM-rallyt och övrig nationell bilsport står inför en nystart, även om vi kommer känna konsekvenser av det senaste året en lång tid framåt.

# Apokalyps eller nystart?

**E**tt år har passerat sedan samhället stängde ner. De negativa globala effekterna är oöver-skådliga.

Covid-19 slår stenhårt även mot bilsporten i Sverige. Tiotusentals bilentusiasters hobby- och yrkesverksamhet har drabbats. Och fortsätter pågas en oviss tid framöver, när stränga restriktioner omöjliggör tävlingsverksamhet i den omfattning vi under många decennier uppfattat som självklar.

Vad händer med alla föreningar som tvingats till dvala? Hur många återupptar sina arrangemang när det blir möjligt? I vilken utsträckning kommer det finnas ideellt arbetande funktionärer kvar? Säkert har ett flertal hittat nya intressen under det här långa, ofrivilliga uppehållet.

Och hur många av alla små och större företag som verkar inom motorsportindustrin orkar överleva när omsättningen består av kaffepengar?

Bilsporten i Sverige har hamnat i sin värsta kris någonsin och riskerar att slås i spillror! I alla fall i den dimension vi har vant oss vid.

**DEN BESKA IRONIN ÄR TOTAL.** På senare år har alltför många tävlingar inte blivit av på grund av bristfällig vinter. I år har större delen av landet fått en vykortslik vinter med kyla, tjäle i marken och gott om snö. Men ...

Några föreningar har lyckats skapa arrangemang. Fast de allra flesta har ställt, och ställer in, sina tävlingar.

I mitten av februari i år enades landets länsstyrelser om ett gemensamt förhållningssätt kring ansökningar om tävling och uppvisning på väg. Det var ingen munter läsning. På grund av pandemins fortsatta grepp blir det näst intill omöjligt att genomföra arrangemang före sommaren. Svenska Bilsportförbundet kan knappast påverka det i positiv riktning.

Vissa distriktsförbund inom SBF tog då beslut om att ställa in all tävlingsverksamhet under första halvåret 2021.

Vi kan tycka vad vi vill om detta. Men vi står inför ett faktum som kommer att få konsekvenser under lång tid framåt.

**TROTS DET PÅGÅENDE ELÄNDET** väljer jag att se positivt på framtiden. För många av oss är biltävlingar den trevligaste sysselsättningen som finns. Och så länge det finns bilar kommer det att tävlas med dem, på ett eller annat sätt. Bilsporten står inte inför en apokalyps.

Jag är tvärsäker på att samhället, förr eller senare, återgår till något som liknar det vi tyckte var normalt för ett år sedan.

Fast präglade av pandemin kommer vi säkert, ett bra tag till, umgås något mer distanserat och fortsätta vara lite extra rena om händerna. Somliga arrangemang kan säkert ta nya former.

Tids nog kan tävlingarna dra igång igen. Bilar kommer byggas, underhållas och användas. Och företagandet inom motorsporten möter en ny vår med ökad omsättning.

Håll ut, planera, sätt upp mål och visioner. När det äntligen är dags att släppa upp kopplingen igen är du, jag och alla andra bilsportentusiaster redo. Eller hur?

**Mikael Johansson**  
Redaktör



## INNEHÅLL

**4** **PARC FERMÉ**  
Frågor på det?

**5** **TÄVLING**  
Möjlighet att delta i "Racingtipset".

**6** **RALLY**  
Tom Kristensson, SMK Hörby.

**12** **RACING**  
Joel Granfors, KAK.

**15** **UTMÄRKELSE**  
Rydell Special Award.

**16** **RALLY**  
Monte Carlo-rallyt 2021.

**20** **TILLBAKABLICK**  
Nostalg, minnen och arkiv.

**22** **CROSSKART**  
Översikt alla klasser.

**26** **RALLY**  
Åke Kjellgren, Gränna MK.

**30** **TÄVLINGSKALENDER 2021**  
Internationella och nationella serier.

**32** **KARTING**  
Viktor Gustavsson, Kristianstads KK.

**33** **NOTISER**  
Nyheter och krönika.

**38** **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET**  
Nyheter, officiella meddelanden och kalender.

**42** **FOLKRACE**  
Folkkär sport fyller 40 år.

**48** **RALLY**  
Familjen Solberg, andra delen.

**57** **KRÖNIKA**  
Thomas Lindbergs äventyr.

**NÄSTA NUMMER UTE 15 APRIL**

Som prenumerant  
får du tidningen tidigare

**BILSPORT**  
**Rally & Racing**  
RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

GRUNDAD 2002

**PRENUMERATION & LÄSARSERVICE**  
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15  
[www.kundservice.net/rallyracing](http://www.kundservice.net/rallyracing)

**Utgivare**  
Förlags AB Albinsson & Sjöberg  
Box 529, 371 23 Karlskrona

**Besöksadress**  
Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

**Telefon**  
Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-17  
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

**E-post redaktionen**  
[rallyracing@rallyracing.se](mailto:rallyracing@rallyracing.se)

**E-post direkt**  
[fornamn.efternamn@fabas.se](mailto:fornamn.efternamn@fabas.se)

**Hemsida**  
[www.bilsportrallyracing.se](http://www.bilsportrallyracing.se) och [www.fabas.se](http://www.fabas.se)

### FÖRLAGSLEDNING

**Publisher och ansvarig utgivare**  
Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

### REDAKTION

**Redaktör**  
Mikael Johansson, 0455-33 53 83

**Redaktion**  
Thomas Lindberg, 072-554 01 94  
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

**Layout**  
Christian Hansson, 0455-33 53 59

**Blidchef**  
Joachim Cruus, 0455-33 53 82

**Korrektur**  
Petra Stieger, 0455-36 12 05

**Medarbetare i detta nummer**  
Stefan Boman, Anders Ekström, Micke Fransson,  
Mattias Larsson, Gunnar Ljungstedt,  
Mattias Persson, Tony Welam.

**Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90**

### ANNONSAVDDELNING

**Företagsannonser**  
Bilsport Rally&Racing  
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

**Annonsförsäljning**  
Jonas Andersson, 0455-36 12 97,  
[jonas.andersson@fabas.se](mailto:jonas.andersson@fabas.se)

**Annonsproduktion**  
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

### PRENUMERATION

Beställs på [www.rallyracing.se/prenumerera](http://www.rallyracing.se/prenumerera)  
eller kontakta vår kundservice  
på [kundservice@fabas.se](mailto:kundservice@fabas.se) eller  
telefon 0455-30 29 30.  
Pris helår (8 nr) 499 SEK,  
Utanför Sverige tillkommer  
portotillägg för respektive land.

### MARKNADSAVDDELNING

**Marknadsansvarig**  
Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

**Utställningar och träffar**  
Eva Holmberg, 0455-33 53 43

### ÖVRIGT

**Teknisk produktion och repro**  
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 71

**Tryck**  
V-TAB, Vimmerby.

**Copyright**  
Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346  
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,  
ej beställt material i form av text och bilder.  
Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt.  
Den som sänder material till tidningen förutsätts  
medge att materialet får lagras och spridas  
elektroniskt eller i pappersform.  
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens  
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

**Upplaga**  
Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

**Personuppgiftspolicy**  
Din personliga integritet och hur vi hanterar dina  
personuppgifter är viktigt för oss.  
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina  
personuppgifter i vår policy.  
Läs mer på [www.fabas.se/integritetspolicy](http://www.fabas.se/integritetspolicy)

### OMSLAGSBILDER

**Stora bilden**  
Tom Kristensson/Joakim Sjöberg, SMK Hörby,  
Ford Fiesta Rally4. VM-rallyt på Sardinien 2020.  
**FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN**

Pernilla, Oliver och Petter Solberg.  
**FOTO: TONY WELAM**

Semesterracet i Vimmerby 2016.  
**FOTO: MIKAEL JOHANSSON**

Joel Granfors och Rickard Rydell.  
**FOTO: GUNNAR LJUNGSTEDT**



# Parc fermé ...



## Ryggraden i VM

Hur kom det sig att vissa åskådare inte ens hade t-shirt på sig under Monte Carlo-rallyt 2017?

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

# Frågor på det?

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)



FOTO: DPPI/FRANCOIS FLAMAND

## En spark i baken

Varför hade John Filippis WTCC-Cheva en halv mekaniker kvar i aktern i Shanghai 2016?



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

## Villa Våltekulla

Hur gick det till när det här huset slog runt i samband med Estlands VM-rallyt 2020?



FOTO: THOMAS LINDBERG

## Dansant i kilt

Var Colin McRae verkligen lika grym på att dansa som han var på att köra rally?



FOTO: BILSPORTS ARKIV

## Duell på allvar ...

Är fighten mellan Jan "Flash" Nilsson och Roberto Colciago den mest publikfriande i STCC:s historia?



FOTO: TONY WELAM

## ... som fick fredligt slut?

Pickadollerna som de båda hetsporrarna fick tag i vid ett senare tillfälle var väl knappast skarpladdade?



FOTO: DPPI/FRANCOIS FLAMAND

## Generande hårväxt

Vad innehöll schampot som racingprofilerna Alessandro Mariani och William De Brackeleer använde?



# Kommer du ihåg detta?

I spåren av Felix Rosenqvists och Marcus Ericssons framgångar i IndyCar tar racingintresset ny fart i Sverige och närmar sig höjder vi hade under den svenska Formel 1-epoken för många år sedan.

Vi firar denna glädjande utveckling med en frågesport med racingtema.

Här gäller det att svara rätt på tio tipsfrågor och bland de som svarat rätt tävlar vi ut tre helårsprenumerationer på Bilsport Rally&Racing!

KONSTRUKTÖR: LARS GÖRAN ANDERSSON

**1) Den 12 juli 2020 tog Felix Rosenqvist sin första seger i IndyCar. På vilken bana?**

- A) Elkhart Lake
- B) Laguna Seca
- C) Mont-Tremblant

**2) 2014-2018 tävlade Marcus Ericsson i VM-serien för Formel 1. För vilket stall tävlade han under debutåret 2014?**

- A) Sauber
- B) Caterham
- C) Toro Rosso

**3) Kenny Bräck har en seger i legendariska Indy 500 på meritlistan. Vilket år vann han?**

- A) 1997
- B) 1998
- C) 1999

**4) En svensk Formel 1-meriterad förare tävlade åren 1992-1996 med viss framgång för Bettenhausen Racing i PPG IndyCar World Series. Vem?**

- A) Stefan Johansson
- B) Eje Elgh
- C) Fredrik Larsson

**5) Segraren i Indy 500 bjuds en särskild dryck vid segerceremonin. Vilken är drycken?**

- A) Coca-Cola
- B) Mjölk
- C) Elefantöl

**6) VM-serien för Formel E har sedan 2018 haft multinationella industrikoncernen ABB som titelsponsor. Bokstaven A i företagsnamnet står för ett tidigare svenskägt börsbolag. Vilket?**

- A) Atlas Copco
- B) Asea
- C) Ahlsell

**7) 1981 tävlade Tommy "Slim" Borgudd i Formel 1-VM för tyska stallet ATS. Sponsor var en svensk popgrupp. Vilken?**

- A) Ebba Grön
- B) Solar Plexus
- C) Abba

**8) Det Schweiz-baserade Formel 1-projektet Ekström Grand Prix presenterades i början av 1986. Ägaren var en svenska vid namn Ekström. Hur var förnamnet?**

- A) Alexandra
- B) Peggy
- C) Cecilia

**9) Vilken förare vann BRM-stallets allra första seger i ett Formel 1-Grand Prix?**

- A) Stirling Moss
- B) Joakim Bonnier
- C) Tony Brooks

**10) Hur många hjul hade vinnarbilen i Sveriges Formel 1-Grand Prix år 1976?**

- A) Tre hjul
- B) Fyra hjul
- C) Sex hjul



FOTO: BILSPORTS ARKIV

FOTO: GETTY IMAGES



FOTO: AL BEHRMAN/AP

## SKICKA LÖSNINGEN

Vi behöver ditt svar senast torsdagen den 15 april 2021 via mejl: [rallyracing@rallyracing.se](mailto:rallyracing@rallyracing.se) eller post: Bilsport Rally&Racing, Frågesport, Box 529, 371 23 KARLSKRONA. Rätt tipsrad och vinnarnas namn publiceras i Bilsport Rally&Racing 4/2021.

Tävlingssvar: \_\_\_\_\_

Namn: \_\_\_\_\_ Adress: \_\_\_\_\_

Postadress: \_\_\_\_\_ E-post: \_\_\_\_\_

Vid medverkan i tävlingen godkänner jag att få information och erbjudanden om tidningar, produkter, tjänster och event från FabasGruppen AB. Samt att mina uppgifter kan komma att publiceras på officiell anmälningslista på webb alt. tryckt media. Via dotterbolagen Albinsson & Sjöberg samt Fabas Polska SP.20.0 produceras tidningar, filmer, böcker och event. Mantorp Park och Emmaboda Flygbana genomför tävlingsaktiviteter och evenemang. Därtill drivs också Albinsson & Sjöbergs Bilmuseum och Karlskrona Porslinsmuseum. Vid behandlingen av dina personuppgifter kommer vi att använda oss av avtal, rättslig förpliktelse och berättigat intresse som rättslig grund. Då vi inte kommer att sälja vidare dina uppgifter är det endast FabasGruppens berättigade intresse som kommer att hävdas. Läs våra allmänna tävlingsvillkor och integritetspolicy här: <https://www.fabas.se/integritetspolicy>.



# Livsresan större än VM-titeln

## Drivkraften att alltid vilja bli bättre finns kvar

I december 2020 körde Tom Kristensson från SMK Hörby, tillsammans med co-drivern Joakim Sjöberg, till sig VM-guld för juniorer i rally. Det är stort. Fast Kristenssons livsresa är betydligt mer imponerande än titeln i sig.

Framgången är ett resultat av skåningens fokus på de fysiska och mentala pusselbitarna. Detta, menar Tom, kan vem som helst använda för att nå sina hett efterlängtrade och högt ställda mål.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT),  
MATTIAS LARSSON (FOTO)

### Snabba fakta

#### TOM KRISTENSSON

**Född:** 1991-04-30.

**Bor:** Tjörnarps utanför Hörby.

**Familj:** Sambo och hennes hund och katt.

**Yrke:** Kundmottagare på Bilteknik i Lund.

**Hobby:** Jobbet! Rally är en livsstil.

**Klubb:** SMK Hörby.

**Kartläsare fr.o.m. 2021:** David Arhusiander.

**Typ av noter:** Siffernoter med en "Tom Kristensson-touch".

**Musiksmak:** Väldigt blandat. Jag kan uppskatta precis vad som.

**Läser:** Bara det som är helt nödvändigt för mig.

**På nätet kollar jag:** Jag håller mig uppdaterad via Facebook och rallyrelaterade hemsidor.

**Äter helst:** Kött.

**Dricker gärna:** Vatten med smak.

**Tre favoritprylar:** Rally2-bilen, simulatören och att elda i kaminen.

**Tävlingsdebut:** Anderslövrrallyt 2010.

**Antal tävlingar:** 230-240 st.

**Favorittävling:** Azörena!

**Privatbil:** Ford Mondeo kombi.

**Sportslig framtidsdröm:** Att bli WRC-förare.

**Styrka som förare:** Mentalt. Ingen kan sätta press på mig.

**Kan jag bli bättre på som förare:** Jag vill fortsätta min resa att gå ner mer i vikt. Och man kan bli bättre på allt, hela tiden.

**Samarbetspartners 2020:** NV Entreprenad AB, Telarco, Kennys Bilservice i Trelleborg, Kaspers Bil, Avloppsjouren, Rak, AM Elteknik, TribTK, Mp5 Sweden, Nybe AB, H-gräv, Aktivera, Svensk Bilspport, Autoexpertern, JL Reklam, Apex/Rallyshop, #fkkcancer, PE-Lack, Bladmåttet AB, FH Konvertering, Hörby Industrifastigheter, Sponsored by "Krabba", BA kompetens, Hörby Bil, PR Tryck & Reklam, Jonas Olsson schakt och motor, El och maskinservice i Sjöbo, Sjöbo Elteknik, Hörby Maskin Montage, Milab Entreprenad, AP Däckservice, Esperssons Åkeri, Relek, JM Entreprenad, Appelskogs Bil, Hörby Redovisning, Mekonomen Hörby, Eltjänst i Hörby, Magnussons Bygg, JA:s Bil och Fritid, Vöcks Automotive, Lundells Motorsport, Meccom Group i Klippan, Däckhörman, Tools, Nilssons Golvservice, Nilssons Gästgiveri.



De internationella framgångarna till trots står Tom stadigt med båda fötterna på marken. Stjärnan har inte glömt sitt ursprung. Han är stolt över vad han har uppnått och känner sig fortfarande lika hemma som förr i hemmaklubbens trivsamma lokaler.



*"Jag vet vad jag vill, jag sätter inga krav på mig själv och låter inte heller någon annan sätta krav på mig."*

## FÖRVANDLINGEN



Det skiljer knappt sex år mellan bilderna. Att få en tavla av sig själv på väggen i SMK Hörbys klubblokal var stort för Tom i början av karriären. 2015 slog han igenom i VOC Mekonomen Rally-serierna. 2021 är han 50 kilo lättare, vältränad och juniorvärldsmästare. Det har blivit fler tavlor på väggen i klubblokalen.

På eftermiddagen den 6 december 2020 kablades tv-bilderna ut över världen. Tom Kristensson och hans co-driver Joakim Sjöberg hade passerat mållinjen på sista sträckan i Rally Monza. Därmed stod det klart att svenskdun säkrat junior VM-titeln i rally, det tionde svenska VM-guldet för förare i rally genom tiderna.

Grabbarna klev upp på Ford Fiesta-taket och sträckte armarna mot den italienska skyn samtidigt som Kristensson vrålade ut sin glädje.

– Just där for tankarna genom huvudet. Allt från alla långa kvällar och nätter jag ägnade i garaget med min första rallybil, alla möten med samarbetspartners, all fysisk och mental träning. Allt detta summerade jag där. Jag kan inte förklara känslan jag hade då med färre ord än så.

Strax efteråt kom sjufaldige världsmästaren i WRC, Sébastien Ogier, fram och kramade om Kristensson med orden "Detta har du gjort bra Tom, stort grattis".

**TOM TÄVLAR** för SMK Hörby och började rallytävla 2010. Han valde Volvo Original Cup för att ha råd att köra så ofta som möjligt och utveckla sig som förare. Ofta grustävling på lördagen och RS på asfalt på söndagen. För det mesta publikfriande överstyrt. Inte bara för att det var kul, utan också för att bli bekant med var gränserna gick, och för att skaffa en ryggmärgskänsla för avancerad bilkörning.

Våren 2015 träffade vi Tom och hans dåvarande kartläsare Timmy Berntsson för att göra ett reportage. Anledningen var att skåningen då var på väg att slå igenom rejält i svenska Volvo Original-eliten.

Då var hans kroppshydda avsevärt större än i dag. Och han var redan lika glad, öppenhjärtig och extremt fokuserad på att nå framgång som nu.

På hösten samma år tog Tom grand slam i Volvo Original

genom att vinna Elit A-klassen i Nordic West Euro Cup, Sommarserien och Sverigeserien.

Vad inte många visste, var att då hade Kristenssons resa mot internationell berömmelse börjat, på flera plan.

**RALLYTALANGEN** insåg att många pusselbitar skulle behöva passas ihop för att klättra vidare i karriären.

Tidigt utvecklade han ett starkt psyke genom ett kreativt och positivt sätt att tänka.

– Jag vet vad jag vill, jag sätter inga krav på mig själv och låter inte heller någon annan sätta krav på mig. Jag vill uppnå saker och ting i livet för att jag vet vad det innebär för mig.

Tom menar att ett krav är att likställa med ett måste. Och ett måste är som att gå omkring med axlarna tyngda av stenar. Han drar ett exempel.

– Många säger att de "måste" gå till jobbet. Men det måste de ju inte.

– Så här resonerar jag. Måste jag gå till jobbet? Nej, jag måste inte det. Vad innebär det för mig att gå till jobbet? Jo, jag får lön så att jag kan försörja min familj och göra roliga grejer, jag utvecklas som person, får ett personligt utbyte med mina kollegor och jag trivs på jobbet.

– Med andra ord innebär det att jag mår bra av att gå till jobbet. Det är därför jag går dit, inte för att jag måste.

Kristenssons resonemang innebär att alltid fråga sig själv "varför" man gör något och "vad innebär det för mig" att göra något. Ställer man de frågorna till sig själv och kommer fram till positiva svar, då ska man ta sig an den utmaningen man står inför.

**ALLA VET** att livet består av utmaningar. Var och en samt alla i ens närhet gör misstag. Även det ser Tom som något positivt.

– Varken jag eller någon annan strävar efter att göra misstag. Men när det händer, då tänker





► jag att när jag har fixat detta så öppnar jag min mentala rygg-säck, tar med mig kunskapen med vetskap om att nästa gång det händer så har jag en erfarenhet som hjälper mig.

– Alla dagar är inte lätta, men min inställning hjälper mig att ta mig an saker som många anser vara omänskliga eller jättejobbiga. Jag har inga krav, jag gör det jag vill göra för jag vet att det får mig att må bra.

Tankesättet har Tom utvecklat genom att läsa och lyssna på föreläsaren Kjell Enhager. Dessutom har han via Svenska Bilsportförbundets landslag fått tillgång till mentala coachen Lennart Augustsson.

– Lyssna på folk runt omkring dig och ta åt dig av det som du känner att du kan ha glädje av.

Mellan tävlingarna jobbar Tom som kundmottagare på en bilfirma. Han lägger mycket tid på möten med samarbetspartners och han reser runt och håller en omtyckt föreläsning som han döpt till "My way – Att leva ett liv utan problem".

– Föreläsningen bygger på min personliga uppfattning om livet och är en möjlighet för mig att delge vad jag har lärt mig. Förhoppningsvis kan den inspirera andra att dra nytta av mitt sätt att tänka.

**DEN SOM FÅTT** möjlighet att lyssna på Tom förstår att han är oerhört stark mentalt. En annan pusselbit för att nå internationell berömmelse var fysiken. Sedan han körde Volvo Original har han gått ner mer än 50 kilo (!) och samtidigt byggt kondition och muskler.

– Vikten påverkar bilens kapacitet. Och ju bättre fysisk form jag är i, desto bättre kan jag prestera. Därför var det lätt att avstå pizza, alkohol, de där extra tårbitarna och samtidigt börja träna fysiskt. Inget av detta kostar heller några pengar. Det handlar bara om vilja.

– Än en gång, vad innebär det för mig att träna och äta rätt? Jag måste inte göra det, men det gör mig bättre bakom ratten i bilen. Och det mår jag bra av.

Fyra-fem dagar i veckan, oftast i samband med lunchrasten på jobbet, springer Tom en fyrakilometersrunda och kör tio minuter på ett utegym.

– Ibland blir det bara tre dagar på jobbet men då tar jag en runda på helgen i stället. För mig handlar en av utmaningarna om att skapa rutiner.

**EKONOMI** är en annan stor del av rallytävlande. Varken Tom eller hans föräldrar har eller hade någon stor plånbok att ösa ur. Men längtan efter att köra rally och lusten av att må bra fick honom att lyckas hitta samarbetspartners.

Kristensson är per definition glad och positiv. Detta kombinerat med hans värtaliga framtoning har han använt för att skapa möjligheter.

– Efter Volvo Original-tiden fick jag rådet att börja köra Adac Opel Rallye Cup i Tyskland. Då sa jag "Nej, det kostar en j-a massa pengar. Det går inte".

Som svar fick han höra "Nej, det är rätt. Med den inställningen går det inte".

Det var ju precis rätt knapp att trycka på. Tom kände att ingen skulle berätta för honom vad han kan och inte kan. Han skulle minsann prova! Och sedan dess har han aldrig mer sagt "det går inte".

Efter hårt slit körde han två säsonger i Tyskland vilket resulterade i silver 2016 och guld 2017. Då med Henrik Appelskog vid notblocket.

Tom fick även ta emot utmärkelsen Årets Junior inom ramen för Bilsport Award vilket både gav klirr i kassan samt bevis att såväl en expertjury samt rallyfans från hela Sverige uppmärksammat och gillat framfarten.

Nya utmaningar 2018 gav EM-silver i Junior U27 samt SM-silver i Otrimmat 2WD.



Under säsongen 2020 läste Joakim Sjöberg noterna i Kristenssons Rally4-Fiesta (bild från Sardinien). Från och med i år blir David Arhusiander ordinarie co-driver bredvid Tom.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN



Ratten i Kristenssons vardagsbil är tejpad med notgraderingar. Att öva på noter och gradera svängar är en värdefull övning som inte kostar något och som går utmärkt att göra till vardags.

## TIDSLINJE



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Volvo 240 VOC med kartläsaren Mikael Ottosson i AMC-Rajset 2013.

Volvo 940 VOC med kartläsaren Anna Larsson i Express-Specialen 2014.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON



FOTO: ADAC OPEL RALLYE CUP

Opel Adam Cup i Tyskland 2017, med kartläsaren Henrik Appelskog.





*"Tom har flera metoder för att inte göra onödiga misstag och samtidigt utvecklas vidare."*

Året därpå skapade Tom förutsättningar för att köra Junior-VM och tog silver. Säsongen 2020 var hans sista möjlighet att satsa på JVM innan han föll för åldersstrecket.

Appelskog klev åt sidan på grund av tidsbrist och lämnade plats i högerstolen för Joakim Sjöberg. Och trots att covid-19 gång på gång justerade tävlingskalendern och minskade testmöjligheterna lyckades Tom och Joakim anpassa sig och ta hem det hett efterlängtrade VM-guldet.

Skåningen är så klart oerhört glad över titeln. Samtidigt påstår han att han inte hade deppat ihop i fosterställning om han inte lyckats.

– Om jag vet att jag har gjort allt jag kan, efter mina förutsättningar, så behöver jag inte bli besviken om jag inte lyckas fullt ut. Då har jag i alla fall gjort mitt yttersta och kan vara nöjd med det.

Samtidigt har han kvar drivkraften att alltid vilja bli bättre.

– Det är ju tjusningen med rally, det går alltid att uppnå mer än vad man har gjort. Sébastien Ogier kan bli bättre, Ott Tänak kan bli bättre och jag kan bli bättre.

**TOM HAR FLERA** metoder för att inte göra onödiga misstag och samtidigt utvecklas vidare.

Bland annat är han noga med att förbereda sig inför tävlingarna.

– VM-arrangörerna tillhandahåller "recce-video" i god tid innan vi åker till tävlingen. Det är incar-filmer från samtliga sträckor, filmat från en bil som körs i vardagligt tempo. Dessa studerar jag minst 15 gånger för att i mesta möjliga mån kunna sträckorna utantill när vi kör vår recce på plats. Dessutom läser jag på så mycket jag kan om tävlingarna jag ska köra.

Ett annat sätt att förbereda sig är att han har tejpade ratt (notsystemet) i sin privatbil och ständigt, i vardagstrafiken, bedömer och graderar kurvor.

– Noter kan du alltid träna på, varje gång du åker bil. Och mitt

notsystem är konsekvent. Oavsett tempo in i kurvor eller hur vägaraktären ser ut, så är en femma en femma och en trea en trea.

Han har även en simulator där han försöker lägga så mycket tid som möjligt.

– När jag ska köra i den vill jag ha en timme eller mer för mig själv. Då går jag in i mitt "mode", fokuserar, gör andningsövningar som inför en riktig sträcka. Fokuset, reaktionsförmågan och att hitta ett flyt i körningen är suveränt att slipa i simulatören. Där kan jag även testa olika setuper.

– I grunden visste jag hur en Rally2-bil, (R5:a), skulle kännas att köra innan jag körde den i



Opel Adam R2, EM-rally på Azorerna 2018, med kartläsaren Henrik Appelskog.

FOTO: TOM KRISTENSSON MOTORSPORT



Ford Fiesta R2T19 i VM-tävlingen Rally Finland 2019, med kartläsaren Henrik Appelskog.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN



► verkligheten, för att jag gjort det så många gånger i simulatort. Sedan är det klart att detaljer skiljer. Många ljud och dofter tillkommer ju i en riktig bil.

**VAD TOM ÄN** företar sig i vardagen tänker han "hur påverkar detta min rallysatsning", "hur ska jag kunna göra detta bättre", och "vad kan jag göra i dag för att skapa bättre förutsättningar för mitt tävlande".

– I mångt och mycket handlar det om att skapa rutiner i vardagslivet. Det är klart att jag "har offrat" saker i livet för att kunna göra det jag gör. Men är det egentligen att offra? Jag väljer ju själv min livsstil för att jag vet vad den innebär för mig och för att den får mig att må bra.

– Jag upplever själv att jag aldrig gör något halvdant. Och säger jag att jag ska göra något, så gör jag det. Jag skjuter inte upp något jag kan göra i dag, till i morgon.

Somliga kan nog få för sig att Kristensson blir krävande att jobba med. Men han hävdar motsatsen.

– Tror ingen skulle påstå att jag ställer krav. Jag är väldigt ödmjuk och kan aldrig begära att någon annan ska göra något för min skull. Jag försöker omge mig med människor som vill vara med i satsningen och hjälpa till av egen fri vilja.

– Alla som är med vet ju vad vi vill uppnå gemensamt. Det är ju ingen som startar en rallytävling och tänker att "nu ska vi försöka bli femma". Samtidigt kan man ju vara nöjd med en femteplats, av olika anledningar. Bara man har gjort sitt allra bästa efter de förutsättningar man har.

**DEN ENTUSIASTISKE** skåningen sköter hela sin satsning själv, allt är på eget initiativ, och samtidigt har han naturligtvis god hjälp. Bland annat av Christer "Krabba" Håkansson som funnits med i bakgrunden sedan karriärens

start. Och Bertil Gunnarsson som skickar pressreleaser och hantlar fakturor och annat.

Han nämner även Team Nybe med Mathias Bengtsson i spetsen.

– Mathias är ju en stor företagsperson som hjälper mig med strategiska planer och som har gjort en riktigt fin presentation av mig som jag kan skicka ut inför säsongen 2021.

Dessutom har Mats Andersson på AM Elteknik varit med Tom på samtliga VM-deltävlingar för att hjälpa till med noter och recce.

– Han är en tävlingsmänniska med mycket erfarenhet som jag har haft stor nytta av.

**SOM PRIS FÖR** att han vann junior-VM fick Tom en Ford Fiesta Rally2-bil, 200 Pirelli-däck samt fri startavgift i fem WRC-deltävlingar. Med detta är han fri att själv besluta vad han vill göra.

På sikt är drömmen att komma hela vägen upp till yttersta WRC-eliten.

– I am on my way! Skämt åsido, det är fantastiskt stora kliv kvar dit. Men trots allt är det ju så att anledningen till att jag fortsätter nu, är att jag faktiskt ser och känner att jag har möjlighet att komma dit. Det är inget omänskligt motstånd.

Tom tystnar några sekunder. Liksom för att känna på vad han precis har sagt. Sedan fortsätter han:

– Det finns hur mycket som helst kvar att uppleva och jag kommer att göra allt jag kan för att fortsätta tävla på hög nivå. Samtidigt har jag redan överträffat mig själv och kan också känna att om det inte blir något WRC-tävlande för mig, så känns det bra ändå.

Något karriärbyte är inte aktuellt i dagsläget. Men längre fram skulle Tom gärna prova drifting.

– Det verkar hur fräckt som helst! Jag är ju inte rädd för att slita i handbromsen och låsa bakhjulen i 200 km/h. Men just nu är det rally som är min stora passion.



Skåningens VM-facit är hittills helt lysande. Av tio körda tävlingar har han stått på pallen i alla åtta tävlingar där han kommit i mål. Av dessa är fem klassvinster i JWRC. Bilden togs efter klassegern i Rally Sweden 2020.



Efter klassegern i Italien sent i höstas kunde hela teamet jubla över VM-guldet. Till vänster syns den Rally2-Fiesta som Tom fick som pris för titeln.

FOTO: M-SPORT POLAND/JUNIOR WRC



Sedan Björn Waldegård/Hans Thorszelius vann historiens första VM-serie för förare i rally, 1979, har svenska förare tagit 10 VM-guld.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

## Tio svenska VM-titlar för förare

### FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

1979 Björn Waldegård, Ford Escort RS och Mercedes 450 SLC 5,0  
1984 Stig Blomqvist, Audi Coupé quattro och Sport quattro

### FIA GROUP A WORLD CHAMPIONSHIP

1986 Kenneth Eriksson, Volkswagen Golf GTi

### FIA WRC 2 CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS

2017 Pontus Tidemand, Skoda Fabia R5

### FIA JUNIOR WRC

2004 Per-Gunnar Andersson, Suzuki Ignis S1600  
2006 Patrik Sandell, Renault Clio S1600  
2007 Per-Gunnar Andersson, Suzuki Swift S1600  
2013 Pontus Tidemand, Ford Fiesta R2 (Enhetsbilar)  
2018 Emil Bergkvist, Ford Fiesta R2T (Enhetsbilar)  
2020 Tom Kristensson, Ford Fiesta Rally4 (Enhetsbilar)





FOTO: M-SPORT MEDIA

När vägvalet en dag kommer, så är han förberedd på en ny sysselsättning.

Kristensson berättar att han mycket väl kan tänka sig en framtid som coach åt talangfulla juniorer på väg upp.

– En vacker dag kommer jag att försöka hjälpa någon annan så som jag själv skulle ha velat bli hjälpt. Någon som verkligen vill jobba för att ta sin karriär så långt som möjligt.

Kan vem som helst uppnå sina högt ställda mål, till och med bli en VM-stjärna?

– Ja, absolut. Det är egentligen EN grej den personen behöver göra. Fråga sig själv "Vad innebär

det för mig att uppnå mitt mål?"

– Svara på den, ödmjukt till dig själv. Ta ett papper och skriv ner vad du vill uppnå och vad det innebär för dig själv att nå ditt mål. Sedan ... "Work your ass off!" Skämt åsido, det handlar om mental inställning och att jobba för att nå sitt mål.

– Om jag frågar en ung talang vad skulle det innebära för honom eller henne att köra junior-VM i rally hoppas jag att jag får svaret: "Jo, det skulle jag må väldigt bra av." Mitt svar skulle bli "Bra, då är det bara att göra jobbet. Klarade jag, en enkel kille från Hörby, av det så kan vem som helst göra det!"

## Tom Kristenssons meriter

PLACERING	SERIE	ÅR	CO-DRIVER
1:a	VOC Nordic West Euro Cup	2015	(Timmy Berntsson)
1:a	VOC Sommarserien Elit A	2015	(Timmy Berntsson)
1:a	VOC Sverigeserien Elit A	2015	(Timmy Berntsson)
2:a	VOC Vinterserien Elit A	2015	(Timmy Berntsson)
2:a	ADAC Opel Rallye Cup	2016	(Timmy Berntsson)
1:a	ADAC Opel Rallye Cup	2017	(Henrik Appelskog)
2:a	SM Otrimmat 2WD	2018	(Henrik Appelskog)
2:a	EM Junior U27	2018	(Henrik Appelskog)
2:a	VM FIA Junior WRC	2019	(Henrik Appelskog)
1:a	VM FIA Junior WRC	2020	(Joakim Sjöberg)

### UTMÄRKELSER

2016 Bilsport Award Årets Rallyjunior (juryval)

2016 Bilsport Award Årets Junior (läsarnas val)

# Däcken köper du på **mocomp.se**



## För en säker seger!



0303-74 00 28

Facebook.com/mocompab

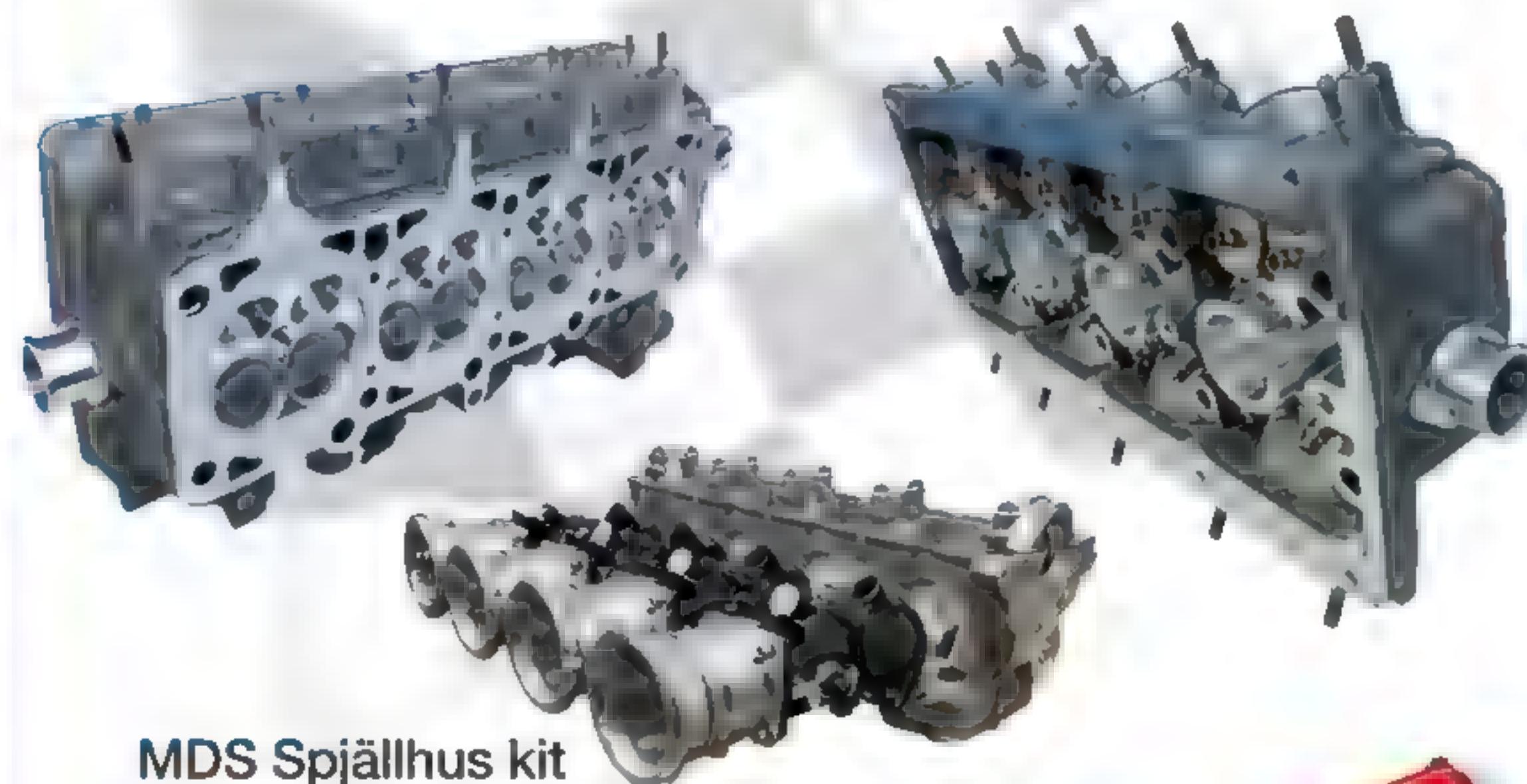


## MotorDesign SWEDEN

### New Head 16V Swede Design!

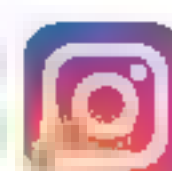
Bristen på B234 originaldel för std motorer och dess svagheter ledde fram till MDS nya cylinderhuvud, designat för racing.

Cylinderhuvud med extra allt, passar både sug- och turbomotor, finns i 3 utföranden. Vill du veta mer?



MDS Spjällhus kit  
passar till EVO 8V, 16V & 531.

MDS ventilkåpa gjord med  
coil-on-plug & kamaxelgivare  
för sekventiell tändning/sprut.



Välkommen att kontakta oss för mer information

MOTORDSIGN SWEDEN AB  
Öxnevallavägen 15, 519 97 Öxnevalle  
+46(0)300 544 300 • mail@motordesign.se





**SENASTE NYTT!**

Lagom inför att den här tidningen sändes på tryck, stod det klart att Joel kommer att köra brittiska Formel 4-mästerskapet 2021 för toppteamet Fortec Motorsport!

# Joels karriär är som en film

Man pratar ju gärna om framgångssagor, men i fallet Joel Granfors räcker knappt ordet till. Från en vinstrik kartkarriär hoppade Joel över till Aquila Synergy Cup – och vann, för att sedan testa på lite lätt i Formula Nordic – och vinna igen. Nu har 15-åringen provat Formel 4 och framtiden har precis börjat. AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

**D**et är som ett perfekt filmmanus. Lite lagom överkligt, men ändå trollbindande. För vem skulle tro på att en 15-åring med mamma, pappa och ett 3x3-meterstält först går och vinner sin racingserie under sin första fulla säsong, och därefter i förbifarten vinner nästa serie också, trots att han missat de tre första racen och egentligen bara tänkte testa lite?

Nä, det låter ju inte speciellt troligt. Ändå är det precis vad Joel Granfors gjort.

Vi knackar på hemma hos Granforce Racing en bit utanför Eskilstuna. Eller hemma hos familjen Granfors, det är samma sak. Alla i familjen, utom katten,

är lika involverade. Mamma Carin, pappa Joakim och lillebror Linus, den senare får arva i princip allt material efter Joel, något som för med sig fördelar eftersom även erfarenheter och inställningar ingår i arvet.

Arvet, ja. Allt kommer från pappa Joakim som körde Motorsport med en egenbyggd Super 7-replika.

– Jag tävlade i fyra år och vann serien varje år, berättar han.

Dessutom hann Joakim med långlopp, gokart och road racing innan satsningen på Joel tog all tid.

– När han började köra gokart hann jag inte med allt.

Motorintresset smittade av sig på sönerna redan från början.

– Vi följde ju med, berättar Carin. Jag har varit motorintresserad hela livet och när han byggde bilen sa jag "Vi ska med på tävlingar hela familjen", så det inte blir något som halva familjen gör.

**JOAKIM KÖR** grävmaskin i egen firma till vardags och när han snyggade till avåkningszonerna på närbelägna GTR Motorpark hängde Joel med och körde Puffo.

– Han fick ledigt från dagis och körde på banan i två dagar medan jag grävde bredvid, skrattar Joakim.

Sedan följde de vanliga stegen med Cadetti, Micro, Junior 60 och OK Junior. Efter det slutade Joel med karting och gick till Aquila Synergy Cup.

– I karting har det gått bra hela tiden, förklarar Joel. Jag vann Junior 60 i Mellansvenska karttracingserien och Sverigecupen 2017.

– I Micro kom han tvåa efter klubbkamraten som var ett år äldre, påpekar Joakim.

– I OK Junior gick det bra där med, fortsätter Joel. Men inte lika bra.

– Det var mest att du inte körde något riktigt mästerskap, menar Carin. Du körde ju inte hela MKR.

– Det gick jättebra, slår Joakim fast. Vi var i Italien, med vårt tremeterstält i depån, och kom tvåa i heaten före fabriksförarna.

Joakim menar att man måste ställa saker i relation till varandra.





Familjen Granfors, eller Granforce Racing. Det är samma sak. Längst fram 13-årige lillebror Linus, Joel till vänster följd av mamma Carin och pappa Joakim. Alla är involverade i racingen till 100 procent.



I pojkrummet hemma i Gillberga dominerar, förutom pokalsamlingen, racingsimulatore. Från racingstolen bedrivs även skolgången på distans i coronatider. Skola och racing kan vara svårt att kombinera men familjen Granfors har haft en bra dialog med lärare och rektor.



Under 2020 klämde Joel till med åtta racesegrar på riken och soklar slutseger i budgetsmarta instegsklassen Aquila Synergy Cup.

– Att köra en säsong i ett team där kostar 350.000 euro, det är nästan fyra miljoner. Man måste sätta det i perspektiv, vi lägger kanske 150.000 kronor på en säsong.

Carin berättar att de hyrde en motor av ett team.

– Sedan ringde de i maj och ville ha ner Joel dit. Han fick köra resten av säsongen för teamet, gratis.

Motorn Joel hyrt var en träningsmotor som inte alls var lika bra som tävlingsmotorerna, ändå körde han ifrån teamets ordinarie förare.

– Det funkade så att man måste ha en snabb förare i teamet som visar att det går att åka fort med grejerna, förklarar Joakim. Då får man in folk som vill betala.

Någon helhjärtad Italiensatsning gjordes ändå inte, det blev för mycket tid och pengar.

**JOEL HAR ALLTID** velat till formelbil, så där var det dags att ta steget.

– Du har ju vunnit Sverige-cupen som man kör i Linköping, flikar Joakim in. Ettan, tvåan och trean i alla serier har gratis-anmälan dit för att man vill samla alla de bästa. Där har du ju vunnit alla klasser du kört!

Hur mycket ansvar har man som mekaniker?

– I gokart är det 50 procent mekaniker och 50 procent förare, menar Joel.

– Vi körde VM, minns Joakim. Gick man ner två-tre hundradelar





Tanken var att köra någon enstaka tävlingshelg i Nordic 2020. Efter att inte ha deltagit första racehelgen var Joel överlägsen och tog hem slutsegern samt JSM-guldet.

FOTO: BENGT-AGE GUSTAVSSON/PRESSRELEASE

## "Efter den här säsongen behöver du inte köra mer i Sverige, du kan åka utomlands. Du är klar."

► för mycket på däck, då kunde man inte vinna, då kom man sjua i stället.

När de stora teamen har flera förare att samla erfarenheter från är det desto motigare för ett litet privatteam. Där har Joel agerat isbrytare för sin lillebror som nu får ta över erfarenheterna.

– Lillebrorsan vann allt i Junior 60, berättar Joakim. Varenda final och varenda förfinal. Han är den enda någonsin som har vunnit allt i MKR-serien. Det betyder inte att han är snabbare än Joel, bara att paketet blivit bättre.

**MITT I SÄSONGEN 2019** hoppade Joel över till Aquila, efter tre-fyra EM-tävlingar i kart.

– Vi missade säsongstarten och hade ingen chans att vinna serien, menar Joakim. Poängsystemet medger inte att man kan vara borta.

Trots det var Joel den som tog flest segrar den säsongen. Efter första varvet på första racet ledde han. Nu förändrades balansen mellan mekaniker och förare, Joel fick ett större ansvar. Man får ställa camber, men alla kör samma, sedan får man ställa toe, ride height och lufttryck.

– Det är egentligen ride height man jobbar med, berättar Joakim. Sedan är det föraren. Det är nästan 95 procent föraren i Aquilan.

Nu hoppar vi till 2020. Vilken resa! Joels mål var lätt att definiera. Totalseger, inget annat.

– Och kanske något race i Formula Nordic, inflikar han. Om vi fick tillfälle.

Då intresset för Nordic var på uppgående var det svårt att hitta någon bil till salu. I stället för att vänta till hösten letade man upp en bil hos Greenpower i Norge i maj. Tanken var att träna på hösten, men eftersom coronapandemin försköt hela racesäsongen blev det magert med träningsdagar på hösten.

**JOEL VANN ÅTTA RACE** på raken i Aquila. I sista racet var det lite gruff om förstaplatsen som slutade med en ihopkörning så trean vann. Men vilken säsong! Att största pokalen hamnade i Joels bokhylla behöver vi inte nämna, va?

Träningsstillfällena för Nordic lyste med sin frånvaro, så enda chansen till träning var att ställa upp i race.

– Vi hittade en träningsdag på Mantorp veckan innan Gelleråsen, berättar Joakim. Gjorde en shakedown, åkte till Gelleråsen, tog pole och vann två race på raken.

Första racet vann Joel med 9,5 sekunder, andra med 8,5 sekunder efter en missad start ...

Tävlingen på Fällfors gick i samma stuk.

– Vann alla tre race, myser Joakim. Ingen som någonsin gjort det, sista racet var med omvänd startordning.

Det på flera banor som Joel aldrig kört tidigare, i en bil han aldrig kört tidigare.

– Alx Danielsson sa efter första racet i Nordic "Efter den här säsongen behöver du inte



En ganska timid 15-åring från landet, men låt inte skenet bedra. Joel Granfors har en förmåga att vinna det mesta han ställer upp i, och karriären har precis börjat. Vi kommer att få höra det namnet i betydligt större sammanhang framöver!

### Snabba fakta

#### JOEL GRANFORS

**Född:** 2005-06-24.

**Bor:** Gillberga utanför Eskilstuna.

**Familj:** Granforce Racing, mamma Carin, pappa Joakim och lillebror Linus.

**Yrke:** Går i nian på Fristadsskolan.

**Hobby:** Racing.

**Klubb:** KAK.

**Musiksmak:** Blandat.

**Läser:** Tidningar.

**På nätet kollar jag:** Youtube.

**Äter helst:** Pasta Carbonara.

**Dricker gärna:** Mjölk.

**Tre favoritprylar:** Simulatoren och A-traktorn (BMW).

**Tävlingsdebut:** Micro i Enköping 2014.

**Antal tävlingar:** Karting cirka 100 stycken, bil 38 stycken.

**Favorittävling:** Formula Nordic Fällfors 2020.

**Sportslig framtidsdröm:** Vinna mästerskap i de högsta formelbilsklasserna.

**Styrka som förare:** Racecraft.

**Kan jag bli bättre på som förare:** Samla på mig erfarenhet av fler banor och bilar.

**Sponsorer:** Flera.

köra mer i Sverige, du kan åka utomlands. Du är klar.", minns Joakim.

När säsongen summerades fick Aquila-bucklan sällskap på hyllan av guldet från Formula Nordic och dessutom JSM-tecknet för samma klass. Uppdraget slutfört, kan man säga, där finns inget mer att hämta. Hur ser framtiden ut?

– Provkörde Formel 4 på Jerez i Spanien, berättar Joel. Om det går enligt plan blir det att jag kommer ut utomlands i år.

**FINNS DET** några öppningar där?

– Vi har inget klart som du kan skriva om, berättar Carin.

– Vi för förhandlingar med två team, fyller Joakim i. Och med investerare. Vi är inte framme, men jag skulle bli förvånad om det inte blir något. Vi brukar inte tro på saker som inte blir av.

Hur gick testet med topp-teamet Van Amersfoort Racing, var det ett stort steg?

– Största skillnaden var egentligen banorna, menar Joel. Mycket större banor, banan var så bred och mycket snabba kurvor. Bilen var inte så jättemycket skillnad, paddlar på ratten och 20 hästar till.

– Vi körde 18 pass, säger Joakim. Jag tror vi var snabbast i 14 av dem.

Ska vi runda av här? Det känns som filmmanuset är på god väg. Frågan är väl mest vem som ska spela Joel Granfors i filmen, det blir svårt att hitta någon som kan matcha!



# Stöd till unga talanger

Rydell Special Award har delats ut årligen sedan 1999. Utmärkelsen som består av ära och en summa pengar instiftades av racingstjärnan Rickard Rydell i samarbete med den här tidningens förlag, Albinsson & Sjöberg.

Syftet är att uppmuntra unga racingtalanger på väg ut mot en internationell karriär.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), GUNNAR LJUNGSTEDT (FOTO)

**N**ågon Formel 1-karriär blev det inte för Rickard Rydell. I stället nådde han stora framgångar i andra mästerskap.

Efter karting och Formel 3 i Sverige blev Rydell fabriksförare utomlands. De första fem åren i England och Japan där han huvudsakligen tävlade i Formel 3 och Formel 3000 men även i hypersnabba Grupp C. Därefter 15 säsonger i touringcars och GT-bilar.

– För mig var Formel 1 den självklara drömmen och målsättningen under många år.

**INFÖR 1993** hade han ett erbjudande att köra F1. Men av olika anledningar blev det inte så. Han fortsatte ett år i Japan innan omskolningen till brittiska touringcarmästerskapet med Volvo säsongen 1994.

– Självklart väldigt roligt. Men det tog ändå några säsonger innan jag accepterade att jag var touringcar- och inte formelbilsförare, berättar Rickard som brinner extra mycket för "open wheel racing".

– Vill man komma långt bör man satsa på formelbilar. Därefter är det inte så svårt att skola om sig till att köra touringcar. Det är svårare att göra tvärtom.

**EFTER BTCC-GULDET 1998** kände Rydell, som själv hade många år kvar som förare i internationell elitracing, att han skulle vilja stötta unga svenska talanger på väg ut i racingvärlden.

– Tidningen Bilsport och jag har haft ett långvarigt samarbete. Jag pratade med Janet Svensson (dåvarande marknadsdirektör) och Stig L. Sjöberg (publisher).

Utmärkelsen Rydell Special Award skapades med syftet att en lovande förare skulle få uppmärksamhet och ett ekonomiskt bidrag.

– Tanken är att detta ska hjälpa mottagaren att ta steget utomlands, eller vidare utomlands.

Rickard engagerar sig numer som Formel 1-kommentator på tv och dessutom följer han svensk racing noga. Med sin erfarenhet vet han vad som krävs för att klättra i karriären.

Att vinna race och serier på toppnivå i Sverige är svart nog

Klivet vidare ut i världen är betydligt mer mödosamt. Den som vill nå internationell berömmelse och framgång måste jobba oerhört målmedvetet. För varje steg uppåt blir nålsögat allt mindre.

**FÖRUTOM BRILJANT** förartalang krävs rätt kontakter, god ekonomi och kanske mest av allt, extrem vilja och starkt psyke.

Rydell Special Award är en bit på vägen. En grundplåt och ett bevis på att mottagaren är uppmärksam och har ögonen på sig.

– Självklart är det svårt att avgöra vem som har kapacitet att gå hela vägen. Men jag tycker att vi har gjort ett bra urval varje år och jag är jätteglad att vi har kunnat dela ut den här utmärkelsen sedan 1999.

Alla mottagare har stått för imponerande prestationer. I listan här intill ser du vilka förare som lyckades fånga Rickard Rydells intresse redan på ett tidigt stadium.

Flera av grabbarna är fortfarande mitt uppe i sina karriärer och har ögonen på sig av Rickard.

## Rydell Special Award

### ALLA TIDIGARE MOTTAGARE

2020: Joel Granfors, Eskilstuna  
2019: Dino Beganovic, Linköping  
2018: Simon Ohlin, Kristianstad  
2017: Hampus Ericsson, Kumla  
2016: Linus Lundqvist, Tyresö  
2015: Oliver Söderström, Bjärred  
2014: Joel Eriksson, Tomelilla  
2013: Erik Johansson, Anderstorp  
2012: Gustav Malja, Malmö  
2011: Gustav Malja, Malmö  
2010: Daniel Ros, Sundsvall  
2009: Felix Rosenqvist, Värnamo  
2008: Felix Rosenqvist, Värnamo  
2007: Marcus Ericsson, Kumla  
2006: Alexander Haegermark, Hovås  
2005: Daniel Ros, Kvissleby  
2004: Sebastian Hohenthal, Mora  
2003: Sebastian Hohenthal, Mora  
2002: Niklas Petersson, Sollentuna  
2001: Alexander Storckenfeldt, Ljungkile  
2000: Alx Danielsson, Östersund  
1999: Robin Rudholm, Borås

### RICKARD RYDELL

Född: 1967.

Bor: Vaxholm.

Racingmeriter i urval:

1984: Svensk mästare i karting.  
1985: Svensk mästare i karting.  
1992: Vann Macau GP Formel 3.  
1998: Brittisk Touringcarmästare.  
1998: Vann Bathurst 1000 i Australien.  
2007: LMGT1-seger i Le Mans 24h.  
2011: STCC-mästare.



## Motiveringen för Rydell Special Award 2020:

"I mot säsongen var fokus ställt på en racingserie, och samtidigt testa lite i en annan. När säsongen summerades hade han vunnit Aquila Synergy Cup. Dessutom tagit mästerskapsguld i Formula Nordic trots att han inte ens startade i säsongens tre första race. Han har speed och driv som kan ta honom långt i racingkarriären." Rydell Special Award 2020 går till Joel Granfors!



# Krävande klättring

Trots besvärligt coronaläge i världen lyckades arrangören i Monaco genomföra årets VM-premiär i rally. Den 110:e upplagan av Monte Carlo-rallyt innehöll 14 sträckor.

De tävlande ställdes inför tuffa utmaningar när de i högt tempo skulle bemästra bergsklättring på vitt skiftande underlag från torr asfalt till is och snö.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), TONY WELAM/MCKLEIN (FOTO)

**M**onte Carlo-rallyt inledde årets VM-säsong med en tävling som blev rekordkort sett till antal mil specialsträckor.

På grund av coronarestriktioner tvingades arrangören i sista stund stöpa om tidsschemat eftersom det rådde utgångsförbud i Frankrike efter klockan 18.00 på kvällarna.

Därför ströks en sträcka samtidigt som teamen fick ställa väckarklockorna extra tidigt om morgnarna.

Rallyt är ökänt för sina svår-bemästrade sträckor i de franska alperna. Inte sällan är det torr asfalt i början. Och högre upp, längre in på sträckan, bjuds de tävlande på snö och is. Årets upplaga var inget undantag från den "regeln".

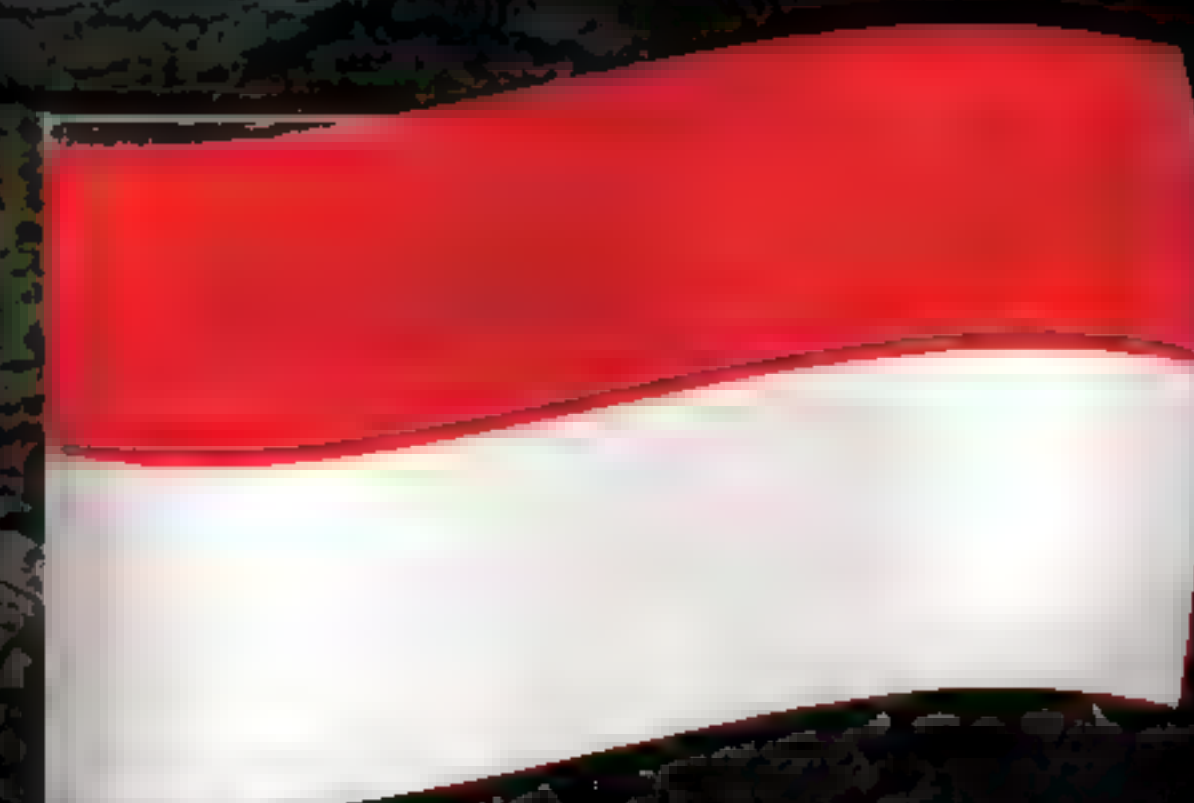
**DETTA VAR OCKSÅ** första gången i tävlingens VM-historia som slutsegrarens totaltid hamnade under tre timmar.

Regerande världsmästaren Sébastien Ogier gjorde sin tolfte

start i tävlingen och tog sin åttonde totalseger i densamma. Hans första seger i Monte Carlo-rallyt kom 2009, men då ingick tävlingen inte i VM.

Liksom flera tidigare är startade tävlingen på torsdagen, i franska Gap. Till Monaco anlände teamen först på lördagskvällen, efter flera tämligen långa transportsträckor.

Dock uteblev den sedvanliga feststämningen utmed specialsträckorna eftersom arrangementet var publikfritt.



## Det här är Monaco

• **FURSTENDÖMET** är en så kallad mikrostat på franska rivieran. Det lilla landet är omgivet av Frankrike med den fransk-italienska gränsen några kilometer bort.

Monacos area är inte större än två kvadratkilometer och här bor knappt 40.000 människor.

Landet betraktas som ett skatteparadis och styrs av furst Albert II som härstammar från familjen Grimaldi, vilka har regerat över Monaco sedan 1297.

Monaco är inte medlem i EU men har euro som valuta och ligger i samma tidszon som Sverige.

## Oliver snabb i Hyundai-debuten

• **SVENSKE STJÄRNSKOTTET** Oliver Solberg vann junior-EM i rally i fjol och skrev sent i höstas på ett fabrikskontrakt. Hans kontrakt innebär att köra för Hyundai i WRC2-klassen de närmaste två säsongerna. Men redan en bit in i februari stod det klart att han ska få starta finska vinter-VM-deltävlingen i Hyundais WRC-bil!

I mitten av januari debuterade 19-åringen som fabriksförare i finska mästerskapstävlingen Arctic Lapland Rally där han blev trea totalt med Rally2-bilen.

Nu gjorde han sin karriärs första start i Monte Carlo-rallyt och valde att inte nominera den tävlingen i sitt WRC2-program för året. Därmed kunde han och irländske co-drivern Aaron Johnston köra utan press för att se och lära. Och duon lär snabbt.

Oliver var snabbaste WRC2-förare på två sträckor och på söndagens första sträcka slog han till med fjärde plats totalt!

– Den upplevelsen är helt klart min bästa i en VM-tävling någonsin! Förhållandena var extremt svåra med svart is på vägen.

Inför avslutande sträckan låg Oliver på en sensationell tiondeplats totalt och var tredje bästa WRC2-förare. Men då fastnade han i en snödriva.

– Ett litet misstag. Bilen fick inga skador. Men eftersom det inte fanns någon publik kunde vi inte ta oss loss och komma vidare. Jag väljer att fokusera på allt som gick bra i tävlingen i stället, kommenterade Oliver som sammanlagt bara gjort åtta starter i rally-VM.

Oliver Solberg och Aaron Johnston



FOTO: WORDS PR



## Strulig inledning för världsmästarteamet

● **FÖRRA ÅRETS SEGRARE** av Monte Carlo-rallyt, Thierry Neuville, tog trots helt ny co-driver en fin tredjeplats totalt. I övrigt var det mest mungiporna ner hos Hyundai som vunnit märkesmästerskapet 2019 och 2020.

Ott Tänak, världsmästare 2019, bröt efter flera punkteringar. Dani Sordo blev förvisso femma totalt, men hittade inte det tempo som han och teamet önskade. Och junioren Pierre-Louis Loubet tog en blygsam 16:e-placering efter att ha stått av vägen och startat om enligt superrally-reglerna.

För övrigt kommer Dani Sordos co-driver sedan säsongstarten 2018, Carlos del Barrio, att lämna platsen bredvid Sordo för att satsa på nytt projekt med ny förare och nytt team.

52-åriga del Barrio har en lång karriär som co-driver bakom sig. Han läste åt Sordo även säsongerna 2011-2013 och har dessutom åkt på VM-nivå med flera andra förare.

Thierry Neuville och Martijn Wydaeghe.



Efter målgång "döptes" Martijn Wydaeghe som co-driver på högsta WRC-nivå av Julien Ingrassia, Scott Martin, Thierry Neuville och Sébastien Ogier.

## Rekordsent byte av co-driver!

● **SEDAN MONTE CARLO-RALLYT 2012**, för nio år sedan, har belgaren Thierry Neuville haft drygt sex år äldre landsmannen Nicolas Gilsoul som trogen co-driver. Men nu, med bara en vecka kvar till säsongspremiär, hoppade Gilsoul av.

Enligt Neuilles Hyundai-kontrakt är föraren chef över sin co-driver och samarbetet sägs ha fallit på någon slags oenighet kring Gilsouls lön.

Det blev snabba ryck att hitta en ny kartläsare som skulle klara av att ta över. Valet föll på belgaren Martijn Wydaeghe, drygt fem år yngre än Neuville. Wydaeghe har stor erfarenhet av att åka R5-bil men hade i princip ingen rutin från WRC-bilar.

– Självklart är inte detta bästa förutsättningarna för någon av oss. Men vi måste göra vad vi kan av situationen, sa Thierry före tävlingen.

Förra året vann han Monte Carlo-rallyt och nu sänkte han garden en aning för att samla så många poäng som möjligt.

Wydaeghe lyckades med sitt uppdrag och fick goda vitsord av Neuville efteråt.

– Han fick se mina noter några dagar före tävlingen, vi har inte kunnat åka ett enda test tillsammans och med dessa förutsättningar gjorde han ett bra jobb. Självklart blev det en del missar och för mig var det ovanligt med en röst som skilde sig markant från min förra co-driver.

Den belgiska duon tog två sträcksegrar och blev trea totalt.

– Bara att jobba med ett grusnotcrew med alla ändringar i noterna det innebär och att en WRC-bil är så snabb gjorde Martijns jobb utmanande. Vi lärde oss mycket tillsammans den här helgen och han kommer att åka med mig även i finska VM-tävlingen Arctic i slutet av februari. Gör han lika stora framsteg då som nu, kommer han säkert att åka många fler tävlingar med mig.



## Andreas Mikkelsen har hittat ny glöd

● **MED 112 VM-STARTER** i ryggen, varav 25 pallplatser och tre tävlingssegrar, tillhör 31-åriga Andreas Mikkelsen de mest rutinerade förarna i VM.

Inför årets säsong gjorde hans före detta co-driver, Ola Fløene, comeback hos Andreas och de båda har signerat kontrakt med tyskbaserade Toksport-teamet med sikte på att köra hem årets WRC2-guld i en Skoda Fabia Rally2 evo.

Målsättningen för norrmannen är att göra repris på vad han gjorde 2017. Efter fyra år hos Volkswagens WRC-team stod han utan kontrakt när VW lade ner sin satsning. Då startade Mikkelsen om sin karriär i R5-bil för att under hösten 2017 få en styrning hos Hyundais WRC-team.

Förra året stod han åter utan WRC-kontrakt och inför årets säsong lämnade Anders Jæger sin plats som co-driver åt Andreas.

– Jag vill visa att jag är snabbast av alla Rally2-förare och på så vis göra mig aktuell för ett WRC-kontrakt till 2022, har Mikkelsen sagt.

I årets Monte Carlo-rally tog norska duon sju sträcksegrar i klassen som de därmed vann tämligen överlägset, med knappt två minuters marginal till fransmännen Adrien Fourmaux/Renaud Jamoul. Totalt blev Mikkelsen/Fløene sju.



Andreas Mikkelsen och Ola Fløene.



## Jarmo Lehtinen bytte arbetsgivare

● **FINLÄNDAREN** Jarmo Lehtinen har 182 VM-startar som co-driver under bältet. Framför allt märks hans 13-åriga samarbete med **Mikko Hirvonen**.

De två senaste åren har Jarmo läst noterna åt Ford-föraren **Teemu Suninen**. Men inför säsongen 2021 lade han notblocket på hyllan och återgick till en ledande roll hos Toyota Gazoo Racing WRT, där han jobbade innan uppdraget med Suninen inleddes.

– Eftersom Teemu inte kommer att köra fullt VM-program i år var jag helt enkelt tvungen att se mig om efter ett annat jobb för att säkra min inkomst. Det är ledsamt att lämna Teemu eftersom jag har trivts bra tillsammans med honom, förklarar 52-åriga Lehtinen.



Bilden på Jarmo Lehtinen är från tiden som co-driver åt Teemu Suninen.



Teemu Suninens Ford Fiesta WRC blev inte vacker. Besättningen klarade sig oskadda.

## Stor besvikelse för M-Sport

● **DET VAR INGA** glada miner hos M-Sport. För det första har det brittiska Ford-teamet inte full fabriksuppbackning och har drabbats hårt ekonomiskt av covid-19. Och på grund av pandemin hade M-Sport-gänget väldigt problem att ens få inresetillstånd till Frankrike.

Väl på plats hann tävlingen knappt börja förrän finländaren **Teemu Suninen** och hans nygamla co-driver **Mikko Markkula** voltade av vägen redan på första sträckan. För säkerhets skull utfördes den spektakulära fadäsen mitt framför tv-kamerorna vars bilder sändes live över världen.

Teamets andre förare, britten **Gus Greensmith** som lotsades av **Elliott Edmondson**, var inte ens nära att tangera toppförarnas sträcktider och slutade alltså mer än åtta minuter efter totalsegraren. Han kallade själv sin insats för "patetisk".

Teamchefen **Richard Millener** har lite att putsa på inför resten av säsongen. Greensmith ska köra full säsong medan planen, i alla fall inför Monte, var att Suninen och fransmannen **Adrien Fourmaux** ska dela på WRC-styrningarna i en andrabil.



## Latvala tog över teamledningen

● **EFTER 209 VM-STARTER** som förare, 67 pallplatser varav 18 segrar, har finländaren **Jari-Matti Latvala** tagit över rollen som teamboss för Toyota Gazoo Racing World Rally Team. 35-åringen efterträdde landsmannen **Tommi Mäkinen** som själv kört hem fyra raka VM-titlar som förare (1996-1999).

– I slutet av november fick jag ett telefonsamtal med förfrågan om att ta över teamledningen. Jag behövde tänka i 30 sekunder. Skulle jag fortsätta köra själv, eller ta ett erbjudande som kanske aldrig återkommer?

Situationen blev unik. Latvala och nuvarande Toyota-föraren **Sébastien Ogier** tävlade tillsammans som teamkamrater hos Volkswagen säsongerna 2013-2016. Och nu har Latvala blivit fransmannens chef.

– Jag vet inte om det har hänt i WRC-sammanhang tidigare, funderade finländaren. Starten på karriären som teamchef kunde knappast ha blivit bättre. Ogier och **Elfyn Evans** blev etta och tvåa. **Kalle Rovanperä** tog fjärde plats medan **Takamoto Katsuta** blev sexa. Alla teamets fyra bilar i mål på topplaceringar.

Extra kul för teamet att ta en seger i den här tävlingen eftersom Toyota inte vunnit Monte Carlo-rallyt sedan 1998, när Carlos Sainz var vassast i en Corolla WRC.





## Mästerlig mästare firade 50

● **SÉBASTIEN OGIER** vann junior-VM 2008 och har därefter radat upp sju VM-titlar i högsta klassen. Nu har han offentliggjort att säsongen 2021 blir hans sista på toppnivå och den vill han så klart avsluta på lopp.

Förra säsongen kom fransmannen till Toyota och återtog VM-kronan som **Ott Tänak** körde hem 2019.

Han startade årets VM-satsning på samma sätt som han avslutade fjolårets, med seger.

Vinsten i Monte Carlo-rallyt var hans 50:e totalseger i VM-sammanhang. Samliga har skett i samarbete med co-drivern och landsmannen **Julien Ingrassia**.

I tävlingens inledningsskede hade Ogier bromsproblem, men från och med andra etappen dominerade han och tog åtta sträcksegrar, inklusive den extra poäng-givande "Power Stage".

Jag får nästan låra i rögen. Bilen var perfekt och det var ett bra beslut att fortsätta ett år till, sa Ogier efter målgång.

Sébastien Ogier och Julien Ingrassia.



## Noterat

● På grund av covid-19 tvingades Rally Sweden ställa in årets evenemang i februari. Rollen som vinterarrangör av VM övertogs, i år, av finska Arctic Rally sista helgen i februari. Finland behåller även VM-status i "Jyväskylä-rallyt" som körs i månadsskiftet juli-augusti.

● Pirelli har tagit över ärkerivalen Michelins uppdrag som leverantör av däck till rally-VM. Fram till 2024 ska den italienska däcktillverkaren förse såväl huvudklassen som supportkategorierna med gummi.

● Franske Formel 1-föraren **Esteban Ocon** testade WRC-miljö genom att agera föråkare på Monte Carlo-rallyts två första sträckor. Detta i en Alpine A110S med rutinerade franske co-drivern **Jules Escartefigue**.



**Pirelli är ny däckleverantör i WRC-cirkusen.**

● Sista helgen i april tillkommer Kroatien som ny VM-arrangör med ett asfaltrally. 13-15 augusti debuterar Belgien som VM-arrangör i rallysammanhang. Då får asfalttävlingen Ypres Rally högsta status. Belgien blir den 35:e nationen sedan 1973 att arrangera VM-rally.

## Fler möjligheter att samla Power Stage-poäng

● **SEDAN 2011** har de förare som placerat sig bäst på en utvald "Power Stage" i varje VM-rally fått extra VM-poäng.

Från och med i år införs ett liknande system för märkesmästerskapet. De två snabbaste av ett teams nominerade förare, inom topp fem på Power Stage, får extra poäng.

Power Stage-poäng börjar från och med i år även delas ut till förarna i WRC2 och WRC3, enligt samma mall som i huvudklassen, det vill säga att de fem snabbaste får poäng.

## Monte Carlo-rallyt 2021

### SAMMANFATTNING

Klockslag, specialsträckor, distans, sträckvinnare, tid och snittfart

### TORSDAG 21 JANUARI

13.10, Start – Gap

14.08, **SS 1** – Saint-Disdier–Corps, 20,58 km

Ott Tänak, (EST), Hyundai i20 Coupé WRC, 12.05,7, (102,09 km/h)

15.06, **SS 2** – Saint-Maurice–Saint Bonnet, 20,78 km

Ott Tänak, (EST), Hyundai i20 Coupé WRC, 12.11,8, (102,22 km/h)

16.11, Flexi-service A – Gap (45 minuter)

16.59, Parc Fermé In – Gap

Ettapp 1: 90,26 km varav 41,36 km SS

### FREDAG 22 JANUARI

05.04, Service B – Gap (15 minuter)

06.10, **SS 3** – Aspremont–La Bâtie-des-Fonts 1, 19,61 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 14.00,9, (83,95 km/h)

07.28, **SS 4** – Chalancon–Gumiane 1, 21,62 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 13.36,8, (95,29 km/h)

09.01, **SS 5** – Montauban-sur-l'Ouvèze–Villebois-les-Pins 1, 22,24 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 13.35,8, (98,14 km/h)

10.56, Service C – Gap (30 minuter)

12.17, **SS 6** – Aspremont–La Bâtie-des-Fonts 2, 19,61 km

Elfyn Evans, (GBR), Toyota Yaris WRC, 13.32,5, (86,89 km/h)

13.38, **SS 7** – Chalancon–Gumiane 2, 21,62 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 14.09,8, (91,59 km/h)

**SS 8** – Montauban-sur-l'Ouvèze–Villebois-les-Pins 2, 22,24 km

Sträckan struken.

16.18, Flexi-service D – Gap (45 minuter)

17.06, Parc Fermé In – Gap

Ettapp 2: 392,51 km varav 104,70 km SS

### LÖRDAG 23 JANUARI

05.19, Service E – Gap (15 minuter)

06.30, **SS 9** – La Bréole–Selonnet 1, 18,31 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 13.16,2, (82,79 km/h)

08.18, **SS 10** – Saint-Clément–Freissinières, 20,48 km

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 16.28,3, (74,60 km/h)

10.28, Service F – Gap (45 minuter)

12.08, **SS 11** – La Bréole–Selonnet 2, 18,31 km

Elfyn Evans, (GBR), Toyota Yaris WRC, 11.59,0, (91,68 km/h)

16.08, Parc Fermé In – Monaco

Ettapp 3: 434,32 km varav 57,10 km SS

### SÖNDAG 24 JANUARI

06.42, Tyre Fitting Zone – Monaco (15 minuter)

08.30, **SS 12** – Puget-Théniers–La Penne 1, 12,93 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 8.47,6, (88,23 km/h)

10.08, **SS 13** – Brianconnet–Entrevaux 1, 14,31 km

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 11.29,6, (74,70 km/h)

10.45, **SS 14** – Puget-Théniers–La Penne 2, 12,93 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 8.42,6, (89,07 km/h)

12.18, **SS 15** – Brianconnet–Entrevaux 2 (Power Stage), 14,31 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 10.56,2, (78,51 km/h)

14.18, Parc Fermé In – Monaco

Ettapp 4: 218,15 km varav 54,48 km SS

TOTALT: 1135,24 km varav 257,64 km SS

### TOTALRESULTAT

(79 startade varav 62 kom i mål)

- 1) Sébastien Ogier/Julien Ingrassia, (FRA/FRA), Toyota Yaris WRC, 2:56.33,7
- 2) Elfyn Evans/Scott Martin, (GBR/GBR), Toyota Yaris WRC, +0:00.32,6
- 3) Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe, (BEL/BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, +0:01.13,5
- 4) Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen, (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC, +0:02.33,6
- 5) Dani Sordo/Carlos del Barrio, (ESP/ESP), Hyundai i20 Coupé WRC, +0:03.14,2
- 6) Takamoto Katsuta/Daniel Barritt, (JPN/GBR), Toyota Yaris WRC, +0:07.01,3
- 7) Andreas Mikkelsen/Ola Fløene, (NOR/NOR), Skoda Fabia Rally2 Evo, +0:07.23,6
- 8) Gus Greensmith/Elliott Edmondson, (GBR/GBR), Ford Fiesta WRC, +0:08.21,1
- 9) Adrien Fourmaux/Renaud Jamoul, (FRA/BEL), Ford Fiesta Rally2, +0:09.15,8
- 10) Eric Camilli/Francois-Xavier Buresi, (FRA/FRA), Citroën C3 Rally2, +0:10.41,0





#### FÖR 40 ÅR SEDAN

● **ETT VATTENHÅL** – dock inte det på stora bilden – satte slutligen stopp för Anders Kulläng och Bruno Berglund i Safarirallyt 1981. Med ett svarfunnet elfel lyckades de inte återstarta motorn som hostat och dött efter vattenpassagen. På lilla bilden ses Bruno och Anders vid ett kort servicestopp tidigt under rallyt.

# VM-sat



#### FÖR 30 ÅR SEDAN

● **TRE AV DE FYRA** möjliga klassvinsterna i Grupp A 1301-1600 cc under SM-vintern 1991 tog Per Svan och missade bara i Svenska Rallyt, sinkad av en avåkning. Tredje segern för Borlänge-föraren och kartisen Johan Olsson kom här i sista vinterronden, Silvernatten i Skellefteå. Därmed toppade Per även medaljstriden i den sammanslagna Grupp A max 2000 cc-klassen, där främste rivalen var Harry Joki som i sin Peugeot 309 GTI dominerat 1600-2000 cc-klassen.



#### FÖR 20 ÅR SEDAN

● **REDO FÖR NYTT STEG** i karriären visade Daniel Carlsson att han var genom stark körning i Portugals blöta VM-rally 2001. Med Benny Melander vid noterna i Toyota Team Swedens WRC-Corolla presterade den 24-årige värmlänningen flera topp tio-tider i sin första rallystart utanför Norden. Det blev dock inga VM-poäng, som efter sjundeplatsen i Svenska Rallyt månaden innan. Ekipaget blev nu nämligen stående med trasigt bårarmsfäste ett par sträckor före slutmål.



# sning som sprack

Halvvägs in i 1981 års Safarirally var Anders Kulläng, lotsad av Bruno Berglund, i taten med Monaco-baserade Publimmo-teamets fabriks-Opel Ascona 400 och på god väg mot ledning i VM-tabellen. Men statistiken påminde att den som lett Safari i halvtid aldrig vunnit rallyt ...

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

**A**nders Kulläng och Bruno Berglund hade slutat femma i VM året innan, då de kört för Opels fabriksteam med bland annat vinst hemma i Svenska Rallyt. Men säsongen 1981 drog Opel ned på sin rallysatsning. Ändå såg det lovande ut för svenskduon, sedan Monaco-baserade Publimmo-teamet ordnat fram en storsponsor.

Anders och Bruno inledde med en fjärdeplats i Monte Carlo, liksom året innan. Däremot lyckades de inte försvara segern i Svenska Rallyt. I stället blev det en ny fjärdeplats. Tredje rondan – i Portugal – slutade liksom 1980 med en bruten tävling.

**I VM-KALENDERN** följde sedan Safari som var en ny bekant-skap för Anders och – som tävlande – även för Bruno. Efter noggrann rekognosering och med Björn "Nalle" Johansson i en snabbservice-Ascona 400 "chase car" jagande några minuter framför eller bakom på de trafiköppna vägarna, var förutsättningarna de bästa.

Anders och Bruno körde övertygande från start. De valde smala däck för de bitvis lerhala vägarna och undvek punktering. Tempot

räckte till ledning från start, under hela den inledande 150 mil långa nordliga etappen och merparten av etapp 2 som mätte 175 mil.

Men så hann föråkarna inte undan i blötföret. Anders och Bruno var först i spår. Plötsligt, bakom ett krön, var vägen full av kor. Det blev kollision och skador i fronten på 400-Asconan.

Efter mekande fick de igång generatoren, men hade bara fick-lampa att åka med, hamnade i en stor grop när de skulle runda ett lerhål, men fick hjälp av starka åskådare. Ett motorstopp efter en vattenpassage tvingade till slut Anders och Bruno att ge upp – mellan tidskontrollerna 70 och 71 av tävlingens totalt 84.

**TYVÄRR VISADE** det sig sedan också vara slutkört för Publimmo-teamet, då sponsorn hoppat av. Där sprack även Anders och Brunos hopp om att kunna fajtas om VM-titeln. De fick senare kontrakt med Mitsubishi, men bara för tre rallyn – och märkets Lancer Turbo var inte fullt konkurrenskraftig.

Opel-stallet gjorde en ny VM-attack 1982. Men då med Walter Röhrl – världsmästare 1980 med Fiat – som försteförare och svenskduon valdes bort. ●

## FÖR 15 ÅR SEDAN

● **NABBKOLL** gjorde iskungen Per Ohlsson inför avgörandet i SM 2006, där han försvarade sin position. I strålände vårvinter med ett par minusgrader blev snöröken inte alltför svår. Därmed kunde förarna se banmarkeringarna i snövallarna framåt och inte bara genom sidorutorna ...

– Skönt att slippa snöröken. Men den är en del av den här sporten och bara att acceptera, förklarade Sundsvalls-föraren.

– Jag brukar säga att för de som är farträdde så finns ju STCC.



## FÖR 10 ÅR SEDAN

● **VÄRTRÄFF PÅ BOSÖN** hade racinglandslaget i mars 2011. Alla landslagsförarna kunde inte vara på plats, men på bilden ses stående fr.v. Marcus Ericsson som laddade för sin andra GP2-säsong, förbundskapten Kenneth Thorén, Ola Nilsson som siktade på en fortsättning i tyska Scirocco Cup och sportchefen Maria Andersson. Sittande fr.v. Timmy Hansen klar för Euroserien i Formel Renault 2.0, Victor Bouveng och Robin Myrsäter, båda Nordeuropacupen i Formel Renault 2.0, samt Mattias Lindberg, JTCC.



# Allt mer populär sport

Crosskart, Crosskart Original och Crosskart Xtreme. Nere på kontinenten även Kartcross och Autocross. Fler benämningar finns! Det börjar bli många namn och klasser nu.

Senast i raden för denna drygt trettio år unga motorsport är Cross Car, en ny klass med FIA-reglemente, som är mycket nära släkt med Xtreme.

Det är dags att reda ut begreppen med alla nya såväl som gamla klasser i svensk crosskart.

AV ANDERS EKSTRÖM (TEXT & FOTO)

**C**rosskarten som vi i Sverige känner till skapades av Erland Andersson i Fjärås på 80-talet. Efter några års utveckling fick han till slut okej från Svenska Bilsportförbundet och de första provtävlingarna kördes 1986.

Den allra första avverkades på Högstabanan i Haninge och sys-

tertidningen Bilsport publicerade ett reportage från tävlingen. Redan året efter arrangerades Bilsport Crosskart Cup. Tio tävlingar skulle köras och när dammet hade lagt sig efter finalen i Rövaredalen, Vissefjärda, stod Bo Tingström som segrare, fem poäng före Erland Andersson.



## CROSSKART XTREME JUNIOR (12 ÅR OCH UPPÅT)

• **DETTA ÄR KLASSEN** som egentligen inte finns i Sverige, men där det ändå körs tävlingar på svensk mark. Denna klass har körts nere på kontinenten, bland annat i Spanien under många år, och har nu via Finland hittat till Sverige.

2019 körde finländarna premiär i sitt Xtreme Junior-mästerskap. Där blev det svenskt på pallen genom Arvikas **Alex Gustavsson** som åttade hem silvret med finsk licens.

Med regelverk utarbetat av NEZ (FIA North European Zone) kördes fem deltävlingar 2020, varav tre på svensk mark, i RallyX Nordic. Lite förvillande benämndes klassen Crosscar Junior i RallyX-serien under 2020. Från 2021 kommer klassen också tillåtas i Sverige och får ett reglemente som blir mycket likt det NEZ-reglemente som redan finns. Klassen får ingen SM-status första året utan blir en inbjudningsklass.

Juniorversionen av Crosskart Xtreme är i stort sett en vanlig Xtreme-kart, där man plockat bort avancerad och därmed dyrare fjädring samt strypt varvtalet till 9.300 rpm. Endast 600 cc-motorer är tillåtna i klassen.

## MINI (6-11 ÅR, EJ TÄVLING)

• **ÅR 2003** började det första embryot till Swedkart Mini köras på svenska banor. Det är crosskartens motsvarighet till kartingens Cadetti, en instegsklass för riktigt unga förare som vill prova motorsport på fyra hjul.

I denna klass arrangeras inte tävlingar. Här handlar det om att lära sig sportgrenen. Förarna startar i kvalheat med heatindelning och med startljus som i tävling. Sedan körs finalen med flaggstart och där koras ingen vinnare.

Mini kan köras i så kallat mini-chassi, eller i fullstort chassi som i 85 cc-650 cc. Minichassit är mindre och mäter längden 1,25 gånger bredden 1,8 meter, medan fullstort chassi maximalt får vara 1,5 x 2,1 meter.

För närvarande byggs Minichassin av två tillverkare, Norcart och LH Racing. Men för den som är duktig på att bocka rör och svetsa är det fritt fram att bygga eget chassi.

Från början fick man börja köra Mini först vid nio års ålder. Men när 85 cc-klassen skapades sänktes instegsåldern och numer kan de unga talangerna börja det året de fyller sex år.

Motorerna i Mini kan vara endera en Raket kartingmotor på 120 cc, en Briggs & Stratton 4-takts kartingmotor eller en original 4-takts industrimotor typ Honda eller liknande.

Ingen trimning är tillåten och hastigheten får vara maximalt 60 km/h, vilket också övervakas på uppvisningskörningarna som arrangeras i samband med tävling.



Swedkart finns inte kvar som tillverkare. Men några kartar lever vidare. Här i händerna på Ellie Atteblad från Östmarks MFF.





Crosskart Xtreme Junior kördes under 2021 i bland de vanliga crosskarttävlingarna som inbjudningsklass. 2020 fick de unga förarna hålla till godo med RallyX Nordics deltävlingar i Höljes och Arvika.

## 85 CC (9-13 ÅR)



I 85 cc-klassen går det att börja tävla från nio års ålder. Det gjorde Haningeföraren Charlie Rosmalm Sebom 2017. Under 2020 körde han sin fjärde säsong i en LH Kart och tog silver i 85 cc cup.

● **85 CC-KLASSEN** är öppen för förare från nio års ålder. Många kommer från Mini men några startar sina karriärer i 85 cc.

Utvecklingstakten hos de unga förarna är imponerande. Allt från att de lär sig koppling, starter och växling, till att de vågar köra "flat out" på banorna.

Detta är den första tävlingsklassen för Crosskart och den kom ursprungligen från Norge, där man redan tävlat några år med 85cc-motorer, när klassen kom till Sverige 2010.

Original 85 cc crossmotor gäller. Ingen trimning är tillåten och toppfarten på max 80 km/h styrs genom drevning och/eller elektronisk spärr. Hastigheten övervakas på tävling.

Här kan killarna och tjejerna köra till och med det året de fyller 13 och de tävlar bland annat i 85cc cup under SM-deltävlingar.

## 125 CC (12-16 ÅR - JSM-KLASS)

● **NÅGRA ÅR EFTER** att crosskart fått SM-status, ett par år in på vårt nuvarande århundrade, fick crosskart i Sverige äntligen en juniorklass. 125 cc blev då instegsklassen från 12 års ålder.

Knappt 20 år senare, är det lite annorlunda. Nu får barn köra Mini redan från sex års ålder.

125 cc tillåter trimning och det är encylindriga mc- och motocrossmotorer ur någon serietillverkad mc som är godkända.

Klassen har JSM-status och har genom åren fostrat många stjärnor i sporten. **Pontus Tidemand** och **Oliver Solberg** hör till dem som tränats mot mästerliga styrningar via denna juniorklass.



Med en KTM-motoriserad IC-kart gjorde Haningeföraren Patrik Hallberg under 2020 sin sista JSM-säsong. Han har två raka JSM-guld och senaste året dubblerade han tävlandet genom att även köra RallyX Nordic i Xtreme-klassen.



## 250 CC (15 ÅR OCH UPPÅT - SM-KLASS)



På full attack över kerbsen på sin hemmabana i Östmark flyger Erik Bönström, under sin första säsong i klassen, på väg mot en tredje plats i tävlingen. Erik är något av årets rookie 2020. Han steg upp i 250 cc-klassen, segrade i Västerås, totalskrotade i Helsingborg, och tog till sist SM-guldet genom en tredjeplats i finalen på Westombanan.

• **EFTER NÅGRA ÅR** med vikande deltagarantal känns det nu som att den gamla 250 cc-klassen, som varit med sedan crosskartens begynnelse i Sverige, åter är på väg upp i rampljuset. Klassen har SM-värdighet och 2020 lockades totalt 14 deltagare.

Här är det fri trimning av en encylindrig tvåtaktsmotor på maximalt 250 kubikcentimeter som gäller. Liksom för övriga klasser inom crosskart ska motorns vevhus med integrerad växellåda härstamma från en serietillverkad motorcykelmotor eller ATV och ska finnas att köpa inom North European-zonen (NEZ).

► Sedan starten med provtävlingar 1986 och den första svenska serien 1987 har det hänt mycket i crosskart.

Sportgrenen har gått från ett 15-tal deltagare till över 200 aktiva förare i Sverige. Detta i en bred flora av klasser. En hel utbrytarserie, Crosskart Original, finns också sedan ett tiotal år.

På chassi- och motorsidan har det också hänt en hel del. Motocrossmotorer och fjädring har utvecklats enormt under de drygt 30 år som sporten funnits.

2015 drog det in lite sydeuropeiska vindar genom depåerna, då Crosskart Xtreme introducerades. Nu ska vi bena ut det här med klasserna

## CROSSKART XTREME (16 ÅR OCH UPPÅT - SM-KLASS)

• **TILL SKILLNAD FRÅN** vår nordiska crosskart med rötterna i Sverige, kommer Xtreme från södra Europa. Att den inte fick fäste tidigare i Sverige beror nog mycket på att vi redan hade flera egna klasser.

Paskhelgerna 2014 och 2015 uppvisningskördes klassen utanför mässhallarna i samband med Bilsport Performance & Custom Motor Show på Elmia i Jönköping.

Den introducerades som tävlingsklass i Sverige 2015 och har sedan dess haft en närmast explosiv utveckling. Nu lockar klassen stadigt över 40 deltagare till SM-serien och är crosskart-SM:s största klass. Dessutom körs Xtreme i RallyX Nordic – under klassnamnet Cross Car – där även de nya internationellt klassade bilarna med namnet Cross Car ingår. Crosskart Xtreme ingår även i Supercupen i rallycross.

I båda dessa rallycrosserier där Xtreme ingår, körs kvalen på tid likt rallycross, medan man i SM och Svenska Cupen kör Xtreme likt vanlig crosskart baserat på heatplacering.

Xtreme-chassit är en halvmeter längre och en decimeter bredare och det har delad bakvagn, jämfört med vårt nordiska chassi stela bakaxel och sving.

En fyrcylindrig 600 cc- eller 750 cc-motor från en landsvägshoj med integrerad växellåda är placerad bakom förarutrymmet. Kraften kommer sedan till den delade bakvagnen via kedja.

Crosskart Xtreme har verkligen exploderat vad gäller antal deltagare. Under 2020 bjöd såväl RallyX Nordic som crosskart-SM in den sex år unga klassen. Även Supercupen skulle haft med Xtreme, men den serien ställdes in på grund av covid-19.

På bilden attackerar Max Rundberg, Haninge MK, mot ett överlägset RallyX-guld.



## CROSSKART ORIGINAL



Crosskart Original ångar på med sina kartar såsom reglementet var innan Kobby-däcken förbjöds och det uppggraderades med 650-motorer. Här ses Mats Huldén, som var en av de som tackade för sig när de nya däcken kom. Han har tagit fyra totalsegrar i Crosskart Original Cup 500 cc.

• **KNOBBY-DÄCKEN** förbjöds inom crosskart under 2009. Redan året efter aviserades regelförändring från 500 cc till 650 cc, något som gjorde 500 cc-motorerna utdaterade.

Då bildades utbrytarserien Crosskart Original av ett gäng som ledsnat på SBF:s utskott och ville ha kvar både däck och motorer precis som förut. Man ville ha

karten tillbaka i originalskick, alltså enligt 2008 års reglemente utan de stora ändringar som sedan skedde.

I Crosskart Original tävlas det i tre klasser: 250 cc och 500 cc som seniorklasser samt en ungdomsklass. Det är fokus på att behålla sporten så billig för utövarna som det bara går, speciellt ungdomsklassen.

– Vi såg att 125 cc-klassen skenade iväg i motorkostnader och nästan blev dyrare än vuxenklasserna. Det var då vi försökte få till ett billigare motoralternativ, berättar Per Aldén, Crosskart Originals ordförande.

Det billigare motoralternativet i ungdomsklassen är en luftkyld fyrtaktsmotor på 250 cc av kinesiskt ursprung och med

god hållbarhet enligt de aktiva, vilket ger en rimlig kostnadsbild.

Utmärkande skillnader mot de klasser som finns under SBF:s flagg, är att man kör på de Kobby-däck med rund profil som användes vid crosskartens begynnelse. Frambromsar är inte tillåtna i någon klass och licenser och försäkringar sköts via SMA (Svenska MotorsportAlliansen).



## 650 CC (16 ÅR OCH UPPÅT – SM-KLASS)

Årjängsraketen Per Björnson är 650-klansens meste mästare. Hittills har han samlat inte mindre än sju SM-guld och tre NEZ-diton förutom de två SM-gulden han hade i 500 cc innan klassen uppgraderades.



● **HÄR GÅR DET** brutalt fort och även Crosskart Xtreme får det tufft att hänga med vid en jämförelse av klassernas varvtider.

Från starten var 500 cc den så kallade "Kungaklassen" i crosskart, men säsongen 2011 kom större motorer in i bilden och cylindervolymen ökades till 650 cc. I denna klass, samt 40+ och Xtreme, är framhjulsbromsar och bromsvåg tillåtet.

Per Björnson från Årjäng har varit klassens dominant sedan 650 cc infördes. Björnson har tagit hela sju SM-guld av tio möjliga samt tre NEZ-guld och han har även ett par SM-guld i 500 cc.

2020 satsade Björnson på mekanikerkarriär i rallycross-VM och lämnade dörren öppen för bröderna Andersson. Marcus tog hem SM-guldet, fyra poäng före brodern Mattias.

## 40+ (40 ÅR OCH UPPÅT)



Här gör sig inte ynglingar under 40 besvär. Klassen heter 40+ och det är så gammal man minst behöver vara för att köra. Bosse Rehn, som är 70 år ung, kör här så det ryker med sin Norcart VR5.

● **ANTIKRUNDAN.** Så kallas klassen, med glimten i ögat, av förarna själva. Som det interna öknamnet antyder gäller det att ha uppnått en aktionsvärd ålder för att få tävla. Den som är 40 år eller äldre och innehar licens för crosskart är välkommen.

Här känner sig ingen gammal. Alla är lika unga i sinnet och det finns 70+-förare som deltar. En viss gentlemannaracing råder dock i klassen. Närmakamperna är inte riktigt så många och hårda som i 250 cc och 650 cc.

Tävlingsbilarna som tillåts är just 250 cc och 650 cc. Det är valfritt att använda framhjulsbroms eller ej.

## CROSS CAR (XC OCH XC JR.)



Cross Car är det nya FIA-reglementet där man utgått från Xtreme och gjort vissa förändringar. Här flyger Kenneth Hansen fram över Höljeskullen i en TN5 Cross Car, byggd av Thierry Neuilles broder Yannicks företag LifeLive i St. Vith, Belgien. En dryg handfull tillverkare erbjuder numera chassin enligt FIA Cross Car.

● **INTERNATIONELLA** Bilsportförbundet, FIA, har kommit med ett nytt tekniskt regelverk till denna klass där det är tänkt att tävlas om Europamästerskap. Svenska Bilsportförbundet har ännu inte tagit något beslut om att införa denna klass då den alltför mycket liknar Crosskart Xtreme som redan finns och är väl etablerad.

FIA:s plan var att redan 2020 köra ett EM på fem utvalda deltävlingar tillsammans med EM i Autocross. Sedan kom coronan och spolerade alla planer. Nu har FIA offentliggjort en ny EM-kalender för 2021 som inkluderar Cross Car samt även Cross Car Academy (XC Jr. för 13-15-åriga förare).

Utan att grotta ner sig för mycket i detaljer kan man säga att bilarna i denna klass är i stort sett lika en Crosskart Xtreme. Dock skiljer de sig tekniskt, ekonomiskt och säkerhetsmässigt från Xtreme-kartarna på några viktiga punkter.

Det duger till exempel inte med vanlig svetsad aluminiumtank för bränslet, utan denna ska följa av reglementet utsedda FIA-standarder.

Back är obligatoriskt, till skillnad från Xtreme, där det är valfritt om man vill montera backväxel eller backmotor.

Vad gäller buren/chassit krävs grövre rör än i Xtreme och det finns några extra rör som är obligatoriska, bland annat två horisontella rör i huvudbågen samt så kallade Toyota-stag.

Många Xtreme-tillverkare nere på kontinenten har tagit fram egna versioner av Cross Car, som de erbjuder parallellt med Crosskart Xtreme.

Följ oss på sociala medier!

f @Autoracing

# AUTORACING



## ALLT INOM MOTORSPORT & PERFORMANCE

Vi tillhandahåller prestanda produkter till din gatbil likväl som säkerhet, utrustning och reservdelar för föraren, teamet eller tävlingsbilen.

VI HJÄLPER DIG MED DET DU BEHÖVER VIA WEBBEN,  
SÄLJAVDELNINGEN ELLER I VÅR FYSISKA BUTIK I SPÅNGA.

## AUTORACING.SE



Autoracing

Kälvestavägen 104-110, 163 54 SPÅNGA



T: 08-474 50 70

E: order@autoracing.se

SVENSK  
BILSPORT

Partner till Svensk Bilsport



# 50-årig förarkarriär

I år firar Åke Kjellgren 50 obrutna år som rallyförare! Under ett halvt sekel har han varit med – sedan den svartvita tiden.

Han körde rally när tävlingarna genomfördes på nätterna och han har sett hela utvecklingen, såväl tekniskt som säkerhetsmässigt, från insidan.

Och än finns absolut ingen tanke på pension vare sig från den egna firman eller tävlandet.

AV MICHAEL FRÄNSSON TEXT  
MICHAEL FRÄNSSON FOTO



Åke Kjellgren brinner för rallysporten och har på senare år fått en nytändning när han börjat gå in för att vidareutveckla sig med noter. Därmed har även tempot ökat. Stora bilden är från Eskilstunas EMK-Kanna 2020. Där attackerade han med sin senaste bil, en Mitsubishi Evo VII som "Stecka" Wallfridson haft. Tobias Pettersson läste noterna.



Stilrent med Saab V4 i samband med Vintersvängen 1980 i Linköping.



Saab 99:an floffade i snödrivan under Finspångsrundan i januari 1982.



# fortsätter

## Snabba fakta

### ÅKE KJELLGREN

**Född:** 1950-12-30

**Bor:** Väderstad utanför Skänninge

**Familj:** Ensamstående

**Yrke:** Egen företagare

**Hobby:** Motorsport

**Klubb:** Gränna MK. Även medlem i

Västra Östergötlands MK

**Co-driver:** Tobias Pettersson

**Typ av noter:** Siffer

**Musiksmak:** Relativt modern musik

**Läser:** Bilsport Rally&Racing är det enda jag hinner läsa

**På nätet kollar jag:** Emotorsport och vädret

**Äter helst:** Allsidigt, tycker om det mesta

**Dricker gärna:** Juice, kaffe, te och cola

**Tre favoritprylar:** Mina bilar och en motorcykel. Men höjer hinner jag inte äka så mycket på

**Tävlingsdebut:** MSK Kvarnvingarnas Skörderundan i augusti 1971

**Antal tävlingar:** Närmare 1 000 st, som både förare och kartläsare

**Favorittävling:** Vädret avgör mycket. Och jag har inget emot smala vägar med gräs i mitten

**Privatbil:** Subaru Outback

**Sportslig framtidsdröm:** Det är kanske lite sent, men det är klart man vill bli världsmästare

**Styrka som förare:** Tycker inte att jag har något särskilt

**Kan jag bli bättre på som förare:** Kanske att vara modigare ibland

**Sponsorer:** Egna företaget Kå-Ce Bilservice

Kontoret på Kå-Ce Bilservice i Väderstad ser inte ut som en plats där merparten av arbetsdagarna ägnas. Här är det helt uppenbart att fokus läggs på bilarna som rullas in på verkstadsgolvet.

Företagets grundare och ägare, Åke Kjellgren, sitter lugnt tillbakalutad på en sliten skrivbordsstol och levererar minnen från en 50-årig rallykarriär.

Trots att han nyligen har fyllt 70 har han inga som helst planer på att avveckla varken firman eller sin aktiva tävlingskarriär.

– Nej, det här håller mig alert och jag känner snarare att jag fortfarande har både viljan och potentialen att utvecklas vidare, kommenterar Åke.

Ständigt aktiv under ett halvt sekel har han blivit en välkänd rallyprofil med utgångspunkt från Östergötland.

Och han har tydliga framtidsplaner. Med ett ljudligt skratt utbrister Kjellgren:

– Det kanske är lite sent, men det är klart att jag vill bli världsmästare. Och när jag blir gammal kanske Appendix K kan passa mig.

Åke har tagit sig igenom en lång rad bilar sedan debuten i augusti 1971. Bara ett enda år, 1988, stod han utan tävlingsbil. Fast då hade han i alla fall en crosshoj att roa sig med.

Tack vare hårt jobb har han i dag möjligheten att kunna hålla sig med två rallybilar. En Subaru Impreza och en Mitsubishi Evo VII. Faktiskt den Evo VII:a som "Stecka" Walfridson SM-tävlade med en bit in på 2000-talet.

Dessutom supportar han Gränna MK:s Tobias Pettersson som förutom att köra själv, både åker kartläsare med Åke och jobbar åt honom i bilverkstaden.

**NÄR ÅKE VÄXTE UPP** hade han inte ett stänk motorsport i blodet från släkten. Jakten på adrenalin kom i stället via mopederna och den Husqvarna "Silverpil" han hade som 16-åring.

Första bilen var en VW Karmann Ghia och en dag följde Kjellgren med en kompis för att titta på en rallytävling.

– Då fick jag upp ögonen för sporten och kände att jag ville testa. Något år senare sålde jag Folkvagnen och köpte en tvåtakts-Saab.

Tekniska reglementet var ganska simpelt på den tiden. Enda kraven var trepunktsbälte och någon slags hjälm. Inte ens skyddsbåge behövdes.

– Min Saab hade tvåpunktsbälte, så jag åkte till skraddaren i Skänninge och lät honom sy på en rem till. Sedan hade jag en rallybil.

Åke skrattar igen. Det gör han ofta.

– När jag berättar det känns det som att jag är 100 år.

Vad gäller dagens säkerhetskrav finns det som bekant många åsikter. Åke är dock bestämd med att han uppskattar utvecklingen.

– Ja, på den punkten vill jag inte vrida tillbaka tiden, betonar den glade östgöten som deltagit i närmare 1.000 tävlingar som förare och kartläsare och har många minnen att berätta.

**FADÄSEN VAR ETT** faktum på Sviesta i Linköping 1978. Åke rattade Saab V4 i dåtidens motsvarighet till Grupp H som kallades Special.

Kjellgren körde omkull med bilen. Från alla håll dök det upp lyftvilliga åskådare med leenden stora som om hela världen var full av rotmos.

– Vindrutan hade gått sönder och låg mot ratten. Då skar jag mig i fingrarna medan vi försökte få bilen upp på vägen igen.

Snabbt skjutsades Åke av kartläsaren till sjukhuset medan en god vän satte igång att montera ny vindruta i V4:an.

– Akutmottagningen var folktom eftersom det samtidigt pågick ett fotbolls-VM i Argentina och alla satt hemma och kollade på tv eller lyssnade på radio. Doktorn sydde ihop mitt mest trasiga finger och lindade om handen. Sedan åkte vi tillbaka till Sviesta och fortsatte tävla!

Sådär hiskeligt många vurpor har han inte gjort, trots alla körda tävlingar. Det beror nog inte på att han inte har försökt köra fort. Snarare att han inte har lockats av de ekonomiska konsekvenserna av regelbundna avåknings.

– Men visst har jag ställt av. Första gången jag körde Novemberskölden i Nässjö var 1977. I en högersväng prickade jag en sten så framhjulet nästan kom in i kupén. Vi voltade framlänges och hamnade på taket i ett stenröse på andra sidan vägen.

På den tiden kördes rally nästan uteslutande kvällstid. Därför var det kolsvart mörker i skogen och det tog en halvtimme innan Åke hittat en ficklampa och kunde studera vraket.

Dagen efter var han och köpte en ny V4-kaross.

**LISTAN ÖVER BILAR** som Åke har rallytävlat med är en illustrerad skara farkoster. Under 1970-talet handlade det uteslutande om Saab 96:or. Såväl tvåtaktare som V4:or.

1982 startade han bilverkstaden men fortsatte tävla, om än i något mindre skala. Då handlade det om Saab 99, både med sugmotor och en turboversion.

– Jag åkte för sällan för att verkligen lära känna bilen. Så, 1989 köpte jag åter en V4 och då gick det bättre igen.

Den såldes 1992. Grupp E var nytt och Åke hakade på trenden





FOTO: MATTIAS LARSSON

Tobias Pettersson är numer en snabb A-förare som samarbetar med Åke såväl yrkesmässigt som inom rallysporten. Här lägger duon, med Tobias vid ratten och Åke vid noterna, rök under Simrishamnsmixen 2017. I år är planen att Pettersson ska ratta Grupp H-Golf.

Kå-Ce Bilservice i Väderstad är Kjellgrens yrkesmässiga livsverk. Firman fyller 40 år nästa år och här tillbringar den glade östgöten en stor del av sin tid med både kundbilar och sina egna rallybilar.



genom att bygga sig en Grupp E-version av en Lancia Delta, eller Saab Lancia 600 som den egentligen hette.

– Skojigt och udda. Men i slutet av 1994 tyckte jag att jag skulle ha en Volvo 240 VOC. Redan efter två svängar i första tävlingen med den kände jag att det var jätteskoj! Så det blev många tävlingar i olika Volvo-modeller.

Faktiskt även en 340 i Grupp H. Men den hade enligt Kjellgren en nackdel.

– Lätt i baken och en tung motor placerad långt fram. Dessutom gick bilen sönder ibland.

Efter Volvo-tiden tillbringade han säsongerna 2005-2006 i en Opel Calibra Grupp E. Och från och med 2007 har det handlat om fyrhjulsdrivet.

– Jag hittade en Subaru Legacy som Henrik Morin hade haft. Den körde jag med i flera år innan jag och Tobias Pettersson gjorde i ordning en Impreza med motor och mycket annat från Legacyn.

Imprezan var klar 2012. Han har fortfarande en sådan och för fyra år sedan kompletterades vagnparken med tidigare nämnda Mitsubishi Evo VII.

**PÅ TAL OM TOBIAS.** Åke kände hans pappa sedan V4-tiden. På senare år var Tobias ofta med sin pappa och hälsade på i Kjellgrens verkstad.

Unge Pettersson drömde bland rallybilarna och bad om att få åka kartläsare med Åke. Sagt och gjort, för tio år sedan fick han åka med. Därefter började Tobias köra klassen Ungdomsrally med Åke som kartläsare.

– I början gick det kanske lite vingligt. Men efter bara några tävlingar var han riktigt snabb. Vid en tävling som Kinds MK arrangerade körde vi en sträcka två gånger. Och i andra vändan åkte han på högre växlar och med en helt ny attack. Jag blev väldigt överraskad, och han har hållit i det höga tempot sedan dess.

*”Eftersom jag är så gammal skulle jag kunna sitta och mata duvor i stället. Men det har jag inte ens övervägt.”*

Efter flera år i Volvo 240-bilar gjorde Tobias ett par tävlingar med en Ford Fiesta ST och inför årets säsong har han skaffat en potent VW Golf III Grupp H.

**ÅKE TYCKER** det är kul att se hur Tobias utvecklas. Nu tävlar de så ofta de kan. När Tobias kör åker Kjellgren med och vice versa.

– Men även om jag stöttar honom på många sätt har jag poängterat för honom att han inte ska känna någon press. Han ska tävla för sin skull och på sina egna villkor. Det är viktigt.

– Vi lär oss av varandras med- och motgångar och försöker tävla så ofta som möjligt.

Det där är ett tips Åke gärna delar med sig av. I stället för att lägga massa pengar på dyra bilar som kostar mycket att köra med anser han att den som vill bli snabb ska köra ofta. Han menar att det går att samla gott om värdefull erfarenhet genom att köra ofta med en Grupp E-bil eller VOC i stället för att ha en dyr Grupp H-bil stillastående.

Dessutom menar han att det är viktigare och billigare att ha ordning på bilens väghållning och bromsar i stället för att trimma motorn för stora pengar.

Och att komma utvilad till tävlingar. Totalkostnaden för ett rally är så hög att Åke tycker det är synd att många stiger upp vid







fyra på tävlingsdagens morgon för att spara en övernattnings och i stället inte vara helt pigg och alert när sträckorna ska köras.

**KJELLGREN** lever som han lär. Tävljar ofta. Han har snittat 20 tävlingar om året i 50 år. Inte ens coronasäsongen 2020 höll honom hemma.

– Nej, det arrangerades ju rätt mycket tester och träningar under våren och sommaren där vi deltog. Sedan kom ju tävlingarna igång efter semestern.

Och att ha fyllt 70 och tävlat i 50 år är inget hinder för att lära sig mer.

– Jag tycker alltid det finns mer att lära om man bara vill. På senare år har jag till exempel gått in för att lära mig åka efter noter.

Både Tobias och Elinor Thörnberg som åkt med honom de senaste säsongerna är duktiga på att läsa noter.

Hösten 2018 körde Åke och Elinor "Silversprinten" på Millesbygdens utanför Älmhult. Då fick de tävlande skriva egna noter, något som Åke testade i skarpt läge för första gången.

– Vi skrev enkelt och okomplicerat. Det gick väldigt bra och vi vann 4WD-klassen. Ett riktigt skojigt minne.

– Du vet, när man är på den nivå som jag är, då värderar man en klassseger högt!

Östgöten har hur mycket som helst att berätta från alla sina rallysäsonger.

– Sista tävlingen 1972 var Marknadsnatta och efter sista sträckan var det klart att jag skulle få min sista poäng till B-licens. Men ... på väg till slutmålet skar motorn och det var bara att börja om året därpå.

Han minns tävlingarna på 1970-talet som ofta kördes sent på kvällar och nätter. Som C-förare startade han en tävling på Mantorp Park klockan 22.30 på kvällen!

Och Östgötarallyt 1975, som nybliven A-förare, var speciellt av en annan anledning.

– Tävlingen var 120 mil varav 40 mil specialsträckor. Vi startade på fredagskvällen, hade ett kort uppehåll mitt på lördagen och gick i mål på söndag eftermiddag! Nu känns ett sådant tidsschema helt överkligt. Jag kommer ihåg att vi var väldigt trötta när det började skymma på lördagskvällen och halva tävlingen återstod.

**DE SENASTE 50 ÅREN** av Åkes liv har handlat om rally. Sedan snart 40 år har även hans företag varit en viktig och vital del i tillvaron.

Och även om han nu inte skulle bli världsmästare så har det aldrig varit den viktigaste ambitionen.

Åke Kjellgren värderar glädjen i att tävla med bil högt. Och han värdesätter det sociala livet på och omkring tävlingarna.

– Jätteskojigt att känna så mycket folk. Ibland träffar man någon man inte har sett på 25 år!

Den pigga 70-åringen blickar ut över verkstadsgolvet och alla bilar med ett illmarigt leende.

– Eftersom jag är så gammal skulle jag kunna sitta och mata duvor i stället. Men det har jag inte ens övervägt.

Ett nytt smittande gapskratt sprider sig i lokalen och innan vi skiljs åt säger han:

– Tiden går. Men när så många år har gått så fort, då måste man ju ha haft väldigt skojigt! ●

## Rally & Racing

Erbjudande till dig som prenumererar på Bilsport Rally&Racing.



**OPUS**

Bilprovning

**17% rabatt**

på bilprovning  
hos Opus Bilprovning

Hämta ditt erbjudande på  
**rallyracing.se/lojalitetsklubb**

**YOKOHAMA**  
Motorsports



**A052**  
Ett snabbare och bättre däck än föregångaren A048.  
A052 för er som söker det bästa för racingbanan och gatan.  
DOT & E-märkt.



**A053**  
Grusdäcket som är utvecklat av proffs för proffs. Mycket bra prestanda och livslängd.

**PPE**

Atlasgatan 10, 802 86 Gävle  
**www.ppe.se**

Andreas 070-884 89 63

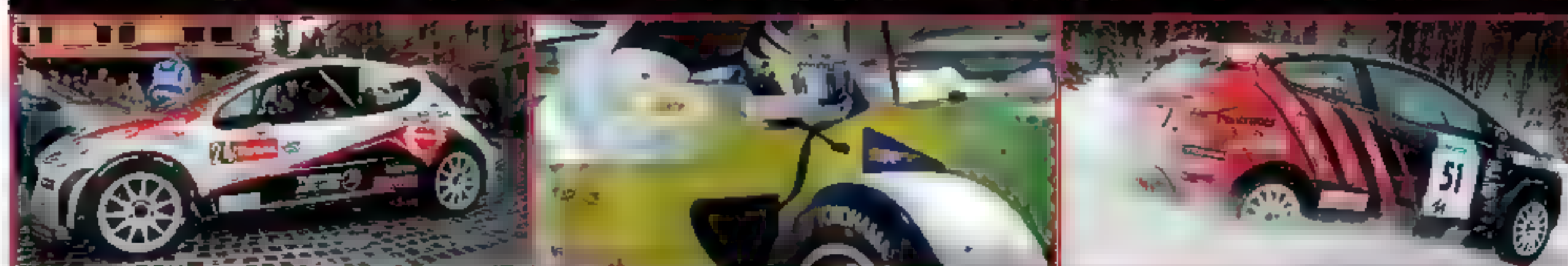
• andreas.sjolander@ppe.se

Pelle 070-520 77 22

• pelle.palmqvist@ppe.se

Jari 072-502 04 52

• jari.liiten@ppe.se





## RALLY

## SM/JUNIOR-SM

13-14 aug Killingen, Kils MK Bil  
27-28 aug Sydsvenska Rallyt, Älmhult  
10-11 sep Snapphanerallt, Hässleholms MK  
24-25 sep Skilling 500, Skillingaryds MK

## ASFALT-SM

4 apr Rosenlunds Asfalts SM, Jönköpings MK  
8 maj Uddevalla City Race, BMK Uddevalla  
22 maj\* Tierp Arena SM-Sprint, MK Tierp  
19 juni Drive VXO Asfalt-SM, Uråsa, Wäxjö MS

## GRUS-SM

16 juli Hästkraftsveckan, Årjäng MK  
7 aug Hårdingen, Vara MK  
21 aug Bergslagsrallyt, Ludvika MS  
4 sep Sigtunasprinten, Sigtuna RC  
16 okt Karlskronapokalen, Karlskrona AK

## SPRINT-SM

3 juli SM-veckan, Halmstad, Hässleholms MK

## RM HISTORISKA

29 maj Gruvundan, Åtvidabergs MK  
21 aug Emiltrofén, Vimmerby MS  
11 sep Slätterne-Siljasvängen, SMK Hälsinge

## KLASSISKA &amp; HISTORISKA RALLYCUPEN/KRC &amp; HRC 2020-2021

11 jan -20 Hälsingerallyt, SMK Hälsinge  
7 mar -20 Ömskölden, Ömsköldsviks RK

22 maj Finspångsrundan, Finspångs MS  
21 aug Emiltrofén, Vimmerby MS  
11 sep Slätterne-Siljasvängen, SMK Hälsinge  
okt TBA

## MAS RALLYCUP

6 mar Jämtnatta, Jämtlands MK  
4 sep East Sweden Rally, Östgötaklubbarna  
18 sep Kolsvarundan, Kolsva MS  
9 okt JR Motorsport Pokalen, Gotlands MF

## SVENSKA RALLYCUPEN

24 apr Violentrallt, Flens MS  
8 maj Götenerundan, Götene MK  
29 maj Gästabudstrofén, SMK Nyköping  
31 juli Kullingsstrofén, Kullings MS  
21 aug Nattkröken, Fagersta MK  
11 sep EMK-Kannan, Eskilstuna MK

25 sep Laxårallt, Laxå MK  
23 okt Marknadsnatta, Västra Östergötlands MK  
**SYDSVENSKA RALLYCUPEN/SRRC**  
12 juni Dackefejden, Wäxjö MS  
4 sep TV-Svängen, SMK Hörby  
18 sep Silveratten, Älmhults MK  
2 okt Rally Småland, Vettlanda RRC

## BILSPORT RALLYCUP

29 maj Gruvundan, Åtvidabergs MK  
3 juli Semesterturen, Södra Sunnerbo MK  
21 aug Emiltrofén, Vimmerby MS  
18 sep Klappjakten, Ydre MK  
6 nov Novemberskölden, Nässjö MK

Fler tävlingar kan tillkomma

## VOC MEKONOMEN SVERIGESERIE

24 apr Violentrallt, Flens MS  
14 aug Killingen, Kils MK Bil  
20 aug Stormpokalen, Östhammars MK  
11 sep EMK-Kannan, Eskilstuna MK  
18 sep Rally Edane, MK Team Westom  
2 okt Rikspokalen, SMK Örebro

Vinter- och Sommarserie inställda

## 1300 RALLYCUP

29 maj Gruvundan, Åtvidabergs MK  
12 juni Björn Waldegårds Minne, MK Rimo  
21 aug Nattkröken, Fagersta MK  
4 sep Stormpokalen, Östhammars MK  
2 okt Rikspokalen, SMK Örebro

## E-CUPEN

24 apr Hammarlaget, Norrahammars MK  
22 maj Skogsåket, Team Skogsåkarna  
4 sep Lill-Eken, SMK Eksjö  
11 sep Skilling 50, Skillingaryds MK  
25 sep Polkatrofén, Gränna MK  
9 okt Tabergshoppet, Jönköpings MK

## HÄLSINGESERIEN 2020-2021

1 feb -20 Trötängssprinten, Härjedalens MS  
7 mar -20 Ömskölden, Ömsköldsviks RK

28 feb Hasselasvängen, SMK Hälsinge  
Fler tävlingar tillkommer

## ANDRA STÖRRE TÄVLINGAR

10-13 jul Midnattssolsrallyt, Gelleråsen, Karlskoga

## RACING

## IS-SM

Kalender ej klar

## SM/RM STCC

4-5 juni Ljungbyhed (V8, R, Gin)  
5-6 juni\* Kinnekulle (Gin)  
18-19 juni Skellefteå (FN, V8, R, GT4)  
18-19 juni\* Anderstorp (Carrera)  
9-11 juli\* Falkenberg (Gin/Carrera)  
20-22 aug Karlskoga (FN, V8, R, Gin, Carrera, GT4)  
4-5 sep Anderstorp (Gin, GT4)  
17-18 sep\* Anderstorp (FN, V8, R)  
17-18 sep\* Rudskogen, Norge (Carrera)  
1-3 okt Mantorp (FN, V8, R, Gin, Carrera, GT4)  
8-9 okt Knutstorp (FN, V8, R, Gin, Carrera)  
\* ej STCC.

FN=JSM Formel Nordic, Carrera=SM Carrera Cup, V8=RM V8 Thunder Cars, Gin=JRM Ginetta GT5 Challenge, GT4=GT4 Scandinavia, R=Radical Cup Scandinavia.

## RM ENDURANCE

9 okt 6-timmars, Mantorp

## LEGENDS CUP

1-2 maj Mantorp  
28-29 maj Ljungbyhed  
18-19 juni Fällfors, Skellefteå  
9-11 juli Västkostoppet, Falkenberg  
20-22 aug Kanonloppet, Karlskoga  
4-5 sep Kinnekulle  
25 sep Karlskoga

## SSK-SERIEN

1-2 maj Mantorp  
5-6 jun Kinnekulle  
18-20 jun Falkenberg  
23-25 jul Raceweek, Kinnekulle  
14-15 aug Karlskoga  
3-5 sep Kinnekulle

## SPORTVAGNSMÄSTERSKAPET/SPVM

1-2 maj Mantorp  
5-6 juni Kinnekulle  
3-4 juli Knutstorp  
14-15 aug Karlskoga  
18-19 sep Falkenberg

## RM HISTORISKA/ RACERHISTORISKA SERIEN/RHK

22-23 maj Kinnekulle Historic Meeting, Kinnekulle  
19-20 juni Velodromloppet, Karlskoga  
3-4 juli Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp  
21-22 aug Mantorp Classic Festival, Mantorp  
18-19 sep Falkenberg Classic, Falkenberg

## NORDIC SIX HOURS CUP/NSHC, ENDURANCE RACING CUP/ERCUP

18 apr Kinnekulle  
6 juni Karlskoga  
20 juni Falkenberg  
7 aug Karlskoga  
26 sep Karlskoga

## MELLANSVENSKA LÅNGLOPPSSERIEN/MSLS

10 april Mantorp  
8 maj Svistad  
12 juni Mantorp  
14 aug Kinnekulle  
18 sept Mantorp  
9 okt Mantorp (RM Endurance)

## RALLYCROSS

## RALLYX NORDIC

1-2 maj\* Nysum, Danmark  
13-16 maj\* Finnskoga MK, Sverige  
5-6 jun\* Uleåborg, Finland  
13-15 aug MK Team Westom

\* dubbeltävling

Klasser: SuperCar, SuperCar Lites, Supernationell, CrossCar, CrossCar Junior

## SM/RM

14-16 maj\* Finnskoga MK (Nat)  
12-13 jul\* Piteå MS (Nat)  
24-25 jul\* Västerås MS (Nat)  
13-15 aug MK Team Westom (SC, SN, Nat)  
\* dubbeltävling  
SC=SM SuperCar, SN=SM Supernationell, Nat=SM SuperCar Lites, SM 2400, SM 2150, SM Juniorer 2150, RM Damer 2150

## SUPERCUPEN

1 maj Fjärås MK  
29 maj Flisa, Norge  
19 jun Bollnäs MK  
21 aug Strängnäs AMS  
11 sep Strängnäs AMS

## GÖTALANDSCUPEN

1 maj Fjärås MK  
15 maj\* Uddevalla, MK Trophy  
29 maj\* Borås MK  
TBA SMK Trollhättan (preliminär)  
21 aug Skene MS  
11 sep\* Borås MK  
25 sep Lidköping, Vara MK  
9 okt\* Uddevalla, MK Trophy

\* backtävling

## DM ÖVRE NORRA

Kalender ej klar

## NORRLANDSVECKAN

10-11 jul Skellefteå MS  
13-14 jul Piteå MS  
16-17 jul Kalix MK

## BDS MASTERS BILCROSS

13 maj Tomellilla MK  
15 maj Tomellilla MK  
5 jun Jönköpings MK  
7 aug SMK Nyköping  
4 sep Strängnäs AMS  
25 sep Jönköpings MK

## TIME ATTACK

## SM/RM – NORDIC TIME ATTACK

15-16 maj Mittsverigebanan, Hämösand  
12-13 jun Gelleråsen Arena, Karlskoga  
23 jul Rudskogen, Norge  
18-19 sep Kinnekulle Ring  
7-8 okt Mantorp

## FOLKRACE

## STÖRRE FESTIVALER

26-27 mar Stockrace 40 år, Västerås MS  
1-2 apr Påskracet, Tomellilla MK  
1-2 apr Påskracet, Vimmerby MS  
7-9 maj Skepptunafestivalen, Skepptuna MK  
21-23 maj Skenefestvalen, Skene MS  
28-30 maj Gestrikefestivalen, Gestrike RT  
28-29 maj Majfestivalen, Hallsbergs MK  
18-20 jun Autoexperterfestivalen, SMK Eda  
8-11 jul Mekonomen 3-dagars, Krokoms MK  
9-11 jul Räkracet, Sotenäs MK  
13-17 jul Semesterracet, Vimmerby MS  
20-24 jul Folktracefestivalen 40 år, SMK Motala  
29-31 jul Hedparksfestivalen, Frednäsbergs MK  
29 jul-1 aug Finnskogafestivalen, Finnskoga MK  
31 jul-1 aug Hede 2-dagars, Hede MK  
4-7 aug Svampafestivalen, Tomellilla MK  
13-15 aug Laxåfestivalen, Laxå MK  
20-22 aug Lumekfestivalen, AMF Årsunda  
27-29 aug Femtåfestivalen, Likenäs MK  
3-5 sep Caravanhallen Cup, Haninge MK  
8-10 okt NGK-Masters, Karlstad MC Bil

## CROSSKART

## SM

15-16 maj Strängnäs AMS  
29-30 maj SMK Arboga  
12-13 jun Haninge MK  
7-8 aug Östmarks MFF  
18-19 sep Västerås MS

## SVENSKA CUPEN/SPRINTCUPEN

Kalender ej klar

## BACKE

## SM/RM

5-6 jun Fönebasen, Ljusdals MS  
7-8 aug Lima Motorstadion, Lima MS  
14-15 aug Södra Berget, SMK Sundsvall  
2-3 okt Håksberg, Ludvika MS  
**SVENSKA SPRINTSERIEN**  
24-25 apr Gurkracet, Västerås MS  
22-23 maj LundhSprinten, Laxå MK  
12-13 jun TractiveRacet, Borlänge MK  
30 jul-1 aug KMC-Sprinten, Karlstad MC Bil  
4-5 sep Eriknäsbo Motorstadion, Bollnäs MK  
18-19 sep Björnhultsbanan, SMK Nyköping

## DRIFTING

## SM/JSM/RM

23-24 apr Mantorp Park  
5-6 jun Sundsvall Raceway  
30-31 jul Hultsfred Drifttrack  
13-14 aug Lidköping  
TBA TBA (EJ RM)

## BILORIENTERING

## SM

1 okt Ljungby MK  
2 okt Grimslövs MS

## RM REGULARITY

15-16 okt Kolsva MS  
Fler tävlingar tillkommer

## DRAGRACING

## SM/JSM

Kalender ej klar



## RACING

### FORMEL 1-VM

27-28 mar Sakhir, Bahrain (F2)  
18 apr Imola, Italien,  
2 maj Portimao, Portugal  
8- 9 maj Barcelona, Spanien (F3)  
21-23 maj Monte Carlo, Monaco (F2, PSC)  
5- 6 juni Baku, Azerbajdzjan (F2)  
13 juni Montreal, Kanada  
26-27 juni Paul Ricard, Frankrike (F3, W, PSC)  
3- 4 jul Spielberg, Österrike (F3, W, PSC)  
17-18 jul Silverstone, Storbritannien (F2, W, PSC)  
31 jul- 1 aug Hungaroring, Ungern (F3, W, PSC)  
28-29 aug Spa, Belgien (F3, W, PSC)  
4- 5 sep Zandvoort, Holland (F3, W, PSC)  
11-12 sep Monza, Italien (F2, PSC)  
25-26 sep Sochi, Ryssland (F2)  
3 okt Marina Bay, Singapore  
10 okt Suzuka, Japan  
23-24 okt Austin, USA (F3, W)  
31 okt Mexico City, Mexiko (W)  
7 nov Sao Paulo, Brasilien  
21 nov Melbourne, Australien  
4- 5 dec Jeddah, Saudiarabien (F2)  
11-12 dec Yas Marina, Abu Dhabi (F2)  
F2=FIA F2, F3=FIA F3, W=W-serien för damer,  
PSC=Porsche Supercup

### WORLD CUP TOURING CARS/WTCC

4- 5 jun Nürburgring Nordslingen, Tyskland  
26-27 jun Vila Real, Portugal  
10-11 jul MotorLand Aragón, Spanien  
31 jul- 1 aug Adria, Italien  
21-22 aug Hungaroring, Ungern  
16-17 okt Inje Speedium, Sydkorea  
6- 7 nov TBA, Kina  
20-21 nov Macau, Kina

### SPORTVAGNS-VM/WEC

4 apr Portimao, Portugal  
1 maj 6-timmars Spa-Francorchamps, Belgien  
12-13 juni 24-timmars Le Mans, Frankrike  
18 jul 6-timmars Monza, Italien  
26 sep 6-timmars Fuji, Japan  
20 nov 8-timmars Sakhir, Bahrain

### VM FORMEL E

26-27 feb\* Diriyah, Saudiarabien  
10 apr Rom, Italien  
24 apr Valencia, Spanien  
8 maj Monte Carlo, Monaco  
22 maj Marrakesh, Marocko  
5- 6 juni\* Santiago, Chile  
\* dubbeltävling

### DTM

19-20 juni Monza, Italien  
3- 4 juli Norisring, Tyskland  
24-25 juli Lausitzring, Tyskland  
7- 8 aug Zolder, Belgien  
21-22 aug Nürburgring, Tyskland  
4- 5 sep Spielberg, Österrike  
18-19 sep Assen, Holland  
2- 3 okt Hockenheim, Tyskland

### INDYCAR

17-18 apr Birmingham, Alabama (IL, PRO, USF)  
24-25 apr St. Petersburg, Florida (IL, PRO, USF)  
1- 2 maj\* Fort Worth, Texas (oval)  
14-15 maj Indianapolis GP-bana (IL, PRO, USF)  
27-28 maj\*\* Brownsburg, Indiana (oval) (PRO, USF)  
28-30 maj Indianapolis 500 (oval)  
12-13 juni\* Detroit, Michigan (IL)  
19-20 juni Road America, Wisconsin (IL, PRO, USF)  
3- 4 juli Mid-Ohio, Ohio (IL, PRO, USF)  
10-11 juli Toronto, Ontario (IL, PRO, USF)  
8 aug Nashville, Tennessee  
14 aug Indianapolis GP-bana  
20-21 aug Madison, Illinois (oval) (IL, PRO)  
28-29 aug\*\* Millville, New Jersey (PRO, USF)  
11-12 sep Portland, Oregon (IL)  
18-19 sep Laguna Seca, Kalifornien (IL)  
26 sep Long Beach, Kalifornien  
\* dubbeltävling, \*\* ej Indycar  
IL=Indy Lights, PRO=Indy Pro 2000, USF=US F2000

### NASCAR

9 feb The Clash, Daytona, Florida  
11 feb\* Duel at Daytona, Florida  
14 feb Daytona 500, Florida  
21 feb Daytona Road Course, Florida  
28 feb Homestead, Miami, Florida

## RALLYCROSS/OFFROAD

### VM/EM

22-23 maj Spa, Belgien (RX1, RX2, RX3)  
12-13 juni Hell-Länke, Norge (RX2, RX3)  
19-20 juni Kouvola, Finland (RX1)  
3- 4 juli Höljes, Sverige (RX1, RX2, RX3)  
24-25 juli Barcelona, Spanien (RX1, RX2)  
31 jul- 1 aug Nürburgring, Tyskland (RX2)  
21-22 aug TBA, Europa (RX3)  
4- 5 sep Lohéac, Frankrike (RX1, RX2, RX3)  
15-16 okt TBA, Mellanöstern  
27-28 nov Killarney, Sydafrika  
RX1=EM RX1, RX2=RX2e-serien, RX3=EM RX3

7 mar Las Vegas Motor Speedway, Nevada  
14 mar Phoenix, Arizona  
21 mar Atlanta Motor Speedway, Georgia  
28 mar Bristol Motor Speedway, Tennessee  
10 apr Martinsville Speedway, Virginia  
18 apr Richmond Raceway, Virginia  
25 apr Talladega Superspeedway, Alabama  
2 maj Kansas Speedway, Kansas City  
9 maj Darlington Raceway, South Carolina  
16 maj Dover International Speedway, Delaware  
23 maj Circuit of the Americas, Austin, Texas  
30 maj Coca-Cola 600, Charlotte, North Carolina  
6 juni Sonoma Raceway, Kalifornien  
13 juni\* Texas Motor Speedway, Fort Worth  
20 juni Nashville, Tennessee  
26-27 juni\* Pocono Raceway, Pennsylvania  
4 juli Road America, Elkhart Lake, Wisconsin  
11 juli Atlanta Motor Speedway, Georgia  
18 juli New Hampshire Speedway, Loudon  
8 aug Watkins Glen, New York State  
15 aug Indianapolis Road Course, Indiana  
22 aug Michigan International Speedway, Detroit  
28 aug Daytona, Florida  
5 sep Darlington Raceway, South Carolina  
11 sep Richmond Raceway, Virginia  
18 sep Bristol Motor Speedway, Tennessee  
26 sep Las Vegas Motor Speedway, Nevada  
3 okt Talladega Superspeedway, Alabama  
10 okt Charlotte, North Carolina  
17 okt Texas Motor Speedway, Fort Worth  
24 okt Kansas Speedway, Kansas City  
31 okt Martinsville Speedway, Virginia  
7 nov ISM Raceway, Phoenix, Arizona  
\* dubbeltävling

### IMSA SPORTVAGNSSERIE

24 jan Daytona, Florida  
30-31 jan Daytona 24-timmars, Florida  
20 mar Sebring 12-timmars, Florida  
16 maj Mid-Ohio, Ohio  
6 juni Detroit, Michigan  
27 juni Watkins Glen, New York State  
4 juli Mosport Park, Toronto, Kanada  
17 juli Lime Rock, Rochester, New York State  
8 aug Road America, Wisconsin  
22 aug Virginia International Raceway, Virginia  
12 sep Laguna Seca, Kalifornien  
25 sep Long Beach, Kalifornien  
9 okt Petit Le Mans, Road Atlanta, Georgia

### BRITTISKA F3-MÄSTERSKAPET

22-23 maj Brands Hatch  
26-27 juni Silverstone  
10-11 juli Donington  
24-25 juli Spa, Belgien  
7- 8 aug Snetterton  
14-15 aug Silverstone  
11-12 sep Oulton Park  
16-17 okt Donington

### FORMULA REGIONAL EUROPA

24-25 apr Spa, Belgien  
8- 9 maj Barcelona, Spanien  
22-23 maj Monte Carlo, Monaco  
29-30 maj Paul Ricard, Frankrike  
19-20 juni Zandvoort, Holland  
24-25 juli Imola, Italien  
7- 8 aug Nürburgring GP-banan, Tyskland  
11-12 sep Spielberg, Österrike  
9-10 okt Mugello, Italien  
30-31 okt Monza, Italien

### ADAC GT MASTERS

14-15 maj Oschersleben  
11-13 juni Red Bull Ring, Österrike  
9-11 juli Zandvoort, Holland  
6- 8 aug Nürburgring GP-banan  
10-12 sep Lausitzring  
1- 3 okt Sachsenring  
22-24 okt Hockenheim

### EUROPEISKA TCR-SERIEN

7- 9 maj Slovakianring, Slovakien  
28-30 maj Paul Ricard, Frankrike  
18-20 juni Zandvoort, Holland  
29-31 juli Spa, Belgien  
3- 5 sep Nürburgring GP-banan, Tyskland  
24-26 sep Monza, Italien  
8-10 okt Barcelona, Spanien

## RALLY

### VM – WRC, WRC2, WRC3

21-24 jan Monte Carlorallyt  
26-28 feb Arctic Rally Finland  
22-25 apr Croatia Rally, Kroatien (J)  
20-23 maj Rally Portugal (J)  
3- 6 juni Rally Italien Sardinien (J)  
24-27 juni Safarirallyt, Kenya  
15-18 juli Rally Estonia, Estland (J)  
29 juli- 1 aug Rally Finland (J)  
13-15 aug Ypres Rally, Belgien (J)  
9-12 sep Rally Chile  
14-17 okt Rally Catalunya, Spanien (J)  
11-14 nov Rally Japan  
J=Junior-VM/JWRC  
EM – ERC  
6- 8 maj Rallye Açores, Azorema, Portugal  
18-20 juni Rally Poland, Polen (J)  
1- 3 juli Rally Liepāja, Lettland (J)  
23-25 juli Rally di Roma Capitale, Italien (J)  
27-29 aug Barum Rally Zlin, Tjeckien (J)  
24-26 sep Rallye Fafe, Portugal  
22-24 okt Rally Hungary, Ungern (J)  
18-20 nov Rally Islas Canarias, Kanarieöarna (J)  
J=Junior-EM

### EM HISTORISKA BILAR

9-11 apr Sanremo Rally Storico, Italien  
5- 7 maj Historic Vltava Rallye, Tjeckien

24-26 juni Mecsek Rallye, Ungern  
15-17 juli Rallye Weiz, Österrike  
13-14 aug Lahti Historic Rally, Finland  
2- 4 sep Rallye de Asturias Histórico, Spanien  
23-25 sep Rally Elba Storico, Italien  
21-23 okt Rallye du Valais, Schweiz  
19-20 nov Rally Costa Brava, Spanien

### FIA SCANDINAVIAN RALLY TROPHY

18-19 juni Pohjanmaa Ralli, Seinäjoki, Finland  
27-28 aug Sydhavsrallyt, Nykøbing, Danmark (asfalt)  
(27-28 aug Sydsvenska Rallyt, Älmhult)

### FIA EUROPEAN RALLY TROPHY

4- 6 nov Lausitzrallyt, Tyskland (final)

### NORSKA MÄSTERSKAPET

20 feb Rally Finnskog, KNA Kongsvinger  
6 mar Sigdalsrally, NMK Modum & Sigdal  
1 maj Rally Sørland,  
5 juni Aurskog-Høland Rally  
21 aug KNA Sommerrally Grimstad  
18 sep Rally Hedmarken

### VOLVO EURO CUP

5 juni Aurskog-Høland Rally, Norge (grus)  
27-28 aug Sydhavsrallyt, Nykøbing, Danmark (asfalt)  
3- 4 sep Omloop van Vlaanderen, Belgien (asfalt)  
3 okt Zuiderseerally, Holland (asfalt)  
En tävling tillkommer

## KARTING

### VM

2- 5 sep Kristianstad, Sverige  
29-31 okt Birigui, Brasilien (OK, OKJ)

### KZ2 SUPER CUP

2- 5 sep Kristianstad, Sverige

### EM

15-18 apr Zuera, Spanien (OK, OKJ)  
29 apr- 2 maj Adria, Italien (KZ, KZ2)  
13-16 maj Genk, Belgien (OK, OKJ)  
27-30 maj Aunay-les-Bois, Frankrike (OK, OKJ)  
17-20 juni Wackersdorf, Tyskland (KZ, KZ2)  
8-11 juli Samo, Italien (OK, OKJ)  
22-24 okt Le Mans, Frankrike (Superkart)

### ACADEMY TROPHY

29 apr- 2 maj Adria, Italien  
17-20 juni Wackersdorf, Tyskland  
2- 5 sep Kristianstad, Sverige

### CHAMPIONS OF THE FUTURE

1- 4 apr Zuera, Spanien  
22-25 mar Genk, Belgien  
15-18 juli Franciacorta, Italien  
5- 8 aug Castelletto, Italien

### WSK INTERNATIONAL

20-21 feb Adria (Champions Cup)  
27-28 feb Adria (Super Master)  
13-14 mar La Conca (Super Master)  
27-28 mar Samo (Super Master)

## CROSSKART

### NORSKA MÄSTERSKAPET

15 maj KNA Solør  
5- 6 juni NMK Modum & Sigdal  
3- 4 juli NMK Melhus (dubbeltävling)  
7- 8 aug NMK Bø  
4 sep NMK Aremark

25 sep NMK Grenland

### NEZ

8- 9 maj Riga, Lettland  
17-18 juli TBA, Finland  
24-25 juli Arboga, Sverige  
9-10 okt Nysum, Danmark

## DRAGRACING

### EM

28-31 maj Santa Pod, Storbritannien  
10-13 juni Tierp Arena, Sverige  
8-10 juli Kauhava, Finland  
12-15 aug Tierp Arena, Sverige  
27-29 aug Hockenheim, Tyskland  
9-12 sep Santa Pod, Storbritannien

### HNRA

11-14 mar Gainesville, Florida  
9-11 apr Pomona, Kalifornien  
16-18 apr Las Vegas, Nevada  
30 apr- 2 maj Atlanta, Georgia  
14-16 maj Charlotte, North Carolina  
21-23 maj Houston, Texas

4- 6 juni Richmond, Virginia  
11-13 juni Epping, New Hampshire  
24-27 juni Norwalk, Ohio  
16-18 juli Denver, Colorado  
23-25 juli Sonoma, Kalifornien  
30 juli- 1 aug Seattle, Washington  
13-14 aug Topeka, Kansas  
18-22 aug Brainerd, Minnesota  
1- 5 sep Indianapolis, Indiana  
9-12 sep Reading, Pennsylvania  
17-19 sep Charlotte, North Carolina  
24-26 sep San Luis, Illinois  
7-10 okt Dallas, Texas  
29-31 okt Las Vegas, Nevada  
11-14 nov Pomona, Kalifornien

## BILORIENTERING

### NEZ

7- 8 maj Danmark  
1- 2 okt Ljungby/Gnmslöv, Sverige  
15-16 okt Finland  
NEZ REGULARITY  
24 apr Danmark  
22 aug Hangö, Finland  
19 sep Tukums, Lettland  
2 okt Sandefjord, Norge  
15-16 okt Kolsva, Sverige

## DRIFTING

### NEZ

14-15 maj Kehala, Estland  
18-19 juni Minsk, Belarus  
14-15 aug Pesämäki, Honkajoki, Finland  
28-29 aug Riga, Lettland

FOTO: CHRIS OWENS/INDYCAR



## Snabba fakta

Viktor Gustavsson

Född: 2004-04-26.

Längd/vikt: 178 cm/62 kg – har 10 kg bly på karten.

Bor: Görslov, nära Staffanstorps. Vill deflytta till teamet i Lonato, Italien och lära sig mer italienska.

Familj: Pappa Mikael och mamma Malin.

Utbildning: Åkt gymnasiet, Ekonomi – hemmaskola.

Klubb: Kristianstads KK.

Tävlingsdebut: 2011

Viktor var på god väg att följa upp EM-guldet med medalj i inofficiella VM. Men så blev en heatseger i stället en uteslutning på grund av undervikt till följd av vattenläckage. Därmed fick svensken starta långt bak i finalfältet, utan chans till topplacering.



# Viktor toppade fjolåret

I pandemins spår avstod vår modertidning Bilsport från att dela ut Award-utmärkelser till de olika grenarnas mest framgångsrika förare tävlingsåret 2020. Kartingen drabbades inte lika hårt som många andra discipliner och 16-årige Viktor Gustavsson, EM-vinnare i växellådklassen KZ2, kan fullvärdigt tituleras "Årets kartingsvensk".

AV THOMAS LINDBERG (TEXT), VIKTOR GUSTAVSSON RACING (FOTO)

**I**nför säsongen 2020 skrev Kristianstad-föraren Viktor Gustavsson kontrakt med Lennox Racing som driver nya chassimärket Leclercs fabriksteam.

– Det klickade direkt med både Jordon Lennox-Lamb och hans team och med Leclerc-chassit, som jag tycker är lättare att känna av och justera, än de chassin jag körde tidigare, säger Viktor.

– Jordon, som ännu inte fyllt 30 år, tävlade själv på toppnivå till och med 2016 och vet exakt hur det är att köra. Dessutom var min mekaniker Riccardo "Rick" Messina då hans mek. Kommunikationen kunde inte vara bättre.

**"MOTORMANNEN"** Gianfranco Galiffa har också en viktig roll, att anpassa TM-motorernas karaktäristik till Viktors körstil.

Viktor tävlade åren 2017-2018 med Tonykart/Kosmics fabriks-team i oväxlade klasserna OK Junior och OK. Då blev det som bäst en OKJ-seger i WSK Final Cup 2017 och elfte plats i VM-finalen i OK hemma i Kristianstad året efter. För 2019 tog han steget till KZ2, men tävlade sparsamt.

I nya sitsen ifjol hade han farten direkt, startade finaltrea i traditionella Vintercupen och tillhörde toppskiktet i WSK-serien. Under den italienska corona-



Viktor med segerpriset från EM-ronden i italienska Adria där han lade grunden för titelstriden. Han flankeras av teamchefen Jordon Lennox-Lamb (t.v.) och motorteknikern Gianfranco Galiffa.

nedstängningen hann han med årets enda start på svensk bana och vann MapTun Spring Trophy i Södertälje.

– SM kolliderade tyvärr med en viktig WSK-tävling, påminner Viktor.

**I AUGUSTI** var det dags för första EM-ronden på Adria-banan nära Venedig. Där klaffade allt för den unge svensken, som var tvåa på tidsträningen och sedan vann sina fyra kvalheat och finalen från pole position.

– Det var extremt varmt och därför viktigt att inte "överköra" däck. Jag gillar egentligen inte

banan speciellt bra, men hittade rätt körstil.

Vid den andra och avgörande EM-rundan på belgiska Genk rådde "Sverige-väder": omväxlande varmt/kyligt och vått/torr. Viktor var snabbast på träningen, men fick denna gång bara med sig en heatseger från kval. Han finalstartade som fyra, var tvåa i mål och Europamästare med bred marginal.

Internationella Supercupen – inofficiellt VM – avslutade Viktors säsong en månad senare. Där hade han åter speeden, var etta på tidsträningen och topplacerad i fyra av de fem kvalheat.

– Men i ett heat där jag var först i mål, hade det gått håll på vatten-slangen, kylarvattnet runnit ut och kartan blivit för lätt.

Det innebar tjugonde startposition i finalen där han körde upp sig till tia. Hemma i Kristianstad fick Viktor utmärkelse för sina prestationer och på nyåret stipendium ur Ronnie Petersons Minnesfond.

– Hela hösten och vintern har jag kört 15-20 timmar fys per vecka – cykling, löpning och styrketräning – i hemmagymmet, för att bygga muskler och bränna fett.

**DEN STARKA 2020**-säsongen gav även F4-test med Ferrari Driver Academy. Men det blir karting åtminstone 2021 och då med ekonomiskt förmånligare avtal i Lennox-teamet.

Som EM-vinnare flyttas Viktor också upp i "proffsklassen" KZ – som bara körs i EM och VM.

– Jag har ju tävlat mot de flesta KZ-killarna i WSK-serien hela 2020. De är mer rutinerade, men jag är förhoppningsvis lite hungrigare och snabbare i reaktionen.

VM hemma i Kristianstad hägrar extra. Kanske blir det även VM-inhopp i OK-klassen efter KZ-säsongens slut.

– Man kan ju alltid sikta högt – mot dubbla VM-titlar ...



# Ekström/Bergkvist i mål i Dakarrallyt

● **MATTIAS EKSTRÖM** anlätade rallyföraren **Emil Bergkvist** som kartläsare och tog sig an ökända och mycket utmanande Dakarrallyt på nyåret 2021. Duon körde en Yamaha YXZ1000R i klassen Lightweight Vehicle.

Under nästan 1.000 tävlingsmil stötte de på både med- och motgångar. Ett motorproblem gjorde att de

missade en sträcka, men kunde starta om och, med tidsförlust, ändå gå i mål.

– Vi har haft jättekul och lärt oss mycket. Jag kan säga att det krävs en hel del kämparglöd för att orka med hela det här rallyt, sa Mattias.

– Bland det tuffaste jag gjort i hela min karriär. Långa dagar och en svår utmaning. Jag är nöjd

med min navigering även om den inte har varit felfri, kommenterade Emil.

Totalt vanns tävlingen av franska duon **Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger** i en Mini John Cooper Works Buggy.

Senare offentliggjorde Ekström att han och Bergkvist ska starta i nya finska VM-rallyt sista helgen i februari.

FOTO: X-PAID TEAM



FOTO: MICKE FRANSSON

## Adielsson redo för SM med M-Sport

● **FÖRRA ÅRET** blev Göteborgs MF-föraren **Mattias Adielsson** och hans co-driver **Andreas Johansson** tvåa i rally-SM med en Skoda Fabia R5. I år kommer duon till start med en ny Ford Fiesta Rally2 i samarbete med M-Sport.

– Det är fantastiskt att välkomna Mattias tillbaka till Ford-familjen. Varje tillverkare vill ha begåvade ungdomar bakom ratten på sina bilar, och det är precis vad vi har med Mattias. Han har bara deltagit i en handfull tävlingar under 2020, men resultaten talar för sig själva med en seger och två andraplatser. Han är en vinnare och vi kommer göra vad vi kan för att ge honom och hans team allt stöd de behöver för att få se en Ford Fiesta Rally2 försvara guld i det svenska mästerskapet i rally, säger M-Sport-chefen **Richard Millener**.

– Riktigt roligt att få den här möjligheten. Ett resultat av att vi under många år jobbat hårt och även underhållit alla de kontakter vi skapat genom åren. Vi kommer även fortsätta på Michelin-däck 2021 och det känns tryggt då vi åkte på dem förra året och det fungerade utmärkt, säger Adielsson.

## Team Nybes storsatsning!

● **REDAN I FÖRRA NUMRET** av BilSport Rally&Racing kunde vi berätta att Team Nybe laddar hårt för framgångar i årets rally-SM. Då presenterade vi **Christoffer Haglund/Nicklas**

**Edvardsson** (Skoda Fabia R5), **Jonas Åkesson/Martin Holmdahl** (Ford Fiesta R5) och **Jonas Kruse/Maja Bengtsson** (Volvo 940) som tävlande för teamet.

Efter det har även en fortsättning med

**Victor Hansen/Victor Johansson** aviserats. Den unga duon får en nyinköpt Ford Fiesta Rally4 till sitt förfogande i jakten på guld i R2-klassen och senare vidare avancemang internationellt.

## AD väljer R3

**AD BUTIK & VERKSTAD** marknadsför sig allt flitigare inom motorsporten. Nu har företaget valt R3 reklambyrå som partner. R3 grundades och drivs av förra racingstjärnan **Robin Rudholm** som 1999 utsågs till förste mottagaren av Rydell Special Award.

## Nytt dragracing-team siktar mot EM 2021

● **TEAMKONSTELLATIONEN** är ny, men de tre förarna och deras mekaniker har tillsammans många år inom dragracingporten.

**Jonny Lagg**, Europamästare 2016 och **Daniel Jedborn** samt **Tony Bryntesson** kör i år under gemensam flagg för att dela erfarenheter och hålla ner den totala kostnadsbild.

A-Fuel Team Sweden kommer att satsa på hel säsong i FIA European Tour 2021 i klassen Top Methanol.





## Linus Lundqvist klar för Indy Lights

● **2016 ARS** Rickard Rydell: Special Award-mottagare, **Linus Lundqvist** är klar för Indy Lights i USA. Förra året vann Linus den USA-baserade F3-serien Formula Regional Americas överlagset. Och nu har han skrivit på för den nya

teamkonstellationen Global Racing Group with HMD Motorsports.

Indy Lights är placerat högst upp på den IndyCar-sanktionerade karriärstegen "Road to Indy", som årligen matar unga lovande förare upp genom ett seriesystem hela

vägen mot kungaklassen. Mästerskapets relevans demonstreras av det faktum att 23 av de 33 förarna i förra årets upplaga av Indianapolis 500 – kronjuvelen på IndyCar-kalendern – passerat via Indy Lights.

De tre främsta i årets Indy Lights-

mästerskap kommer att belönas med ett IndyCar-test, medan mästaren garanteras minst tre starter i IndyCar under 2022, däribland i Indianapolis 500.

Säsongspremiären körs 9-11 april på Barber Motorsports Park i Alabama.

## Guldregn över SMK Trollhättan

● **SVENSKA** Bilsportförbundets förtjänsttecken Guldratten tilldelas personer som står för uppoffrande och framgångsrikt arbete i ledarbefattning eller för annan utomordentlig insats för internationell eller nationell bilsport.

SMK Trollhättan måste vara stolta över sina eldsjälar eftersom inte mindre än tre av dem nyligen fick Guldratten.

De tre är nuvarande ordföranden **Mikael Johansson**, förre ordföranden **Cathrine Eriksson** och föreningens mångårige allt-i-allo **Lennart Mossberg**.

– Mitt motorintresse började redan i tonåren, berättar Mossberg som inledde sin karriär i Vara MK och blev medlem i SMK Trollhättan 1966.

Cathrine var bara 25 år när hon blev ordförande i föreningen. Ett uppdrag hon höll mellan 1998-2019.

Mikael engagerade sig som medlem 1990 och är, förutom att ha tävlingsledarerfarenhet, förbundsdomare i rally och ledamot i Västra BF:s rallykommitté.



## Rådström spanner musklerna

● **DE SENASTE** säsongerna har **Dennis Rådström** och hans co-driver **Johan Johansson** tävlat internationellt i såväl EM som junior-VM. 2018 tog duon silver i JVM.

Nu gör duon en storsatsning på rally-SM med en VW Polo Rally2 som köpts av flerfaldige bilsportvärldsmästaren **Petter Solberg**.

– Häftigt att kliva upp och köra en fyrhjuldriven bil i högsta klas-

sen i SM med ett eget team som vi kan utvecklas ihop med. Teamet är otroligt viktigt och jag känner vi har bra förutsättningar för en rolig och utvecklande säsong där vi kan prestera på topp, menar Dennis.

– Väldigt kul! Att åka Rally2-bil är en dröm vi båda haft i många år, och att nu få göra det ihop med Dennis och hela teamet blir otroligt häftigt, säger Johan.

## WRC-promotor för RX-VM

● **RALLY-VM:S** Tysklandsbaserade kommersiella promotor kommer från och med i år även att ta hand om rallycross-VM. Detta i nära samarbete med internationella bilsportförbundet, FIA.

Förra EM-stjärnan som förare och numer framgångsrik stallchef i VM, **Kenneth Hansen**, ser positivt på det samarbetet.

## SBF-landslaget 2021

● **FÖRBUNDSKAPTEN** Pier Steffansson har tagit ut de förare och kartläsare som kommer att representera det svenska landslaget i bilsport säsongen 2021. Här märks en intressant blandning mellan rutinerade namn tillsammans med yngre talanger på väg upp.

Hela listan av landslagsförare finner du längre fram i den här tidningen, på sidorna "SBF informerar".





FOTO: PREMA/FOTOFORMULAK

## Dino Beganovic klättrar vidare

● **17-ÅRIGE** Linköpingsföraren **Dino Beganovic** kommer att bygga vidare på sin relation med Ferrari Driver Academy och Prema Powerteam när han avancerar på den europeiska formelbilsstegen under det kommande året.

Beganovic, som efter säsongen 2019 tilldelades Rydell Special Award, är klar för start i Formula Regional European Championship. Ett mästerskap positionerat på nivån mellan Internationella bilsportförbundets officiella Formel 4- och Formel 3-serier.

Bilarna som används är baserade på ett Formel 3-chassi, byggt av Tatuus, med 1,8-litersmotorer från Renault och enhetsdäck från Pirelli.

Uppväxlingen följer i spåren av en framgångsrik debutsäsong i formelbilsracing för Beganovic, som slutade trea totalt i det konkurrenskraftiga italienska Formel 4-mästerskapet under 2020.

Formula Regional European Championship grundades 2019 och slås i år samman med närbesläktade Formula Renault Eurocup, vilket borgar för ett stort och starkt startfält.

Totalt ska 20 race köras under säsongen, fördelade över tio deltävlingar. Detta med start på belgiska Spa-Francorchamps sista helgen i april och med avslutning på italienska Monza i slutet av oktober.

I januari-februari körde Beganovic två racehelger i det asiatiska Formel 3-mästerskapet. Totalt sex race under fyra dagar på Dubai Autodrome och Yas Marina Circuit gav fyra pallplatser för svensken.

## Racing med Mattias Persson

# 2021 – en bra början i osäkerhetens tid

**NÄR DU LÄSER DENNA KRÖNIKA** har vi fått leva med coronapandemin i betungande släptåg i ganska exakt ett år. Vi minns säkert alla hur saker och ting drog igång på allvar i samband med sportlovsveckorna, ungefär vid den här tiden i fjol, och sedan eskalerade till en kris helt olik allt annat de flesta av oss upplevt i våra liv.

Nu står vi här igen, i uppstarten av ännu ett år, och skriver 2021 i stället för 2020 i kalendern. Ofantligt mycket har skett under de senaste 12 månaderna – och många har drabbats hårt – men nu lyser hoppets låga igen i takt med att vaccinationsprogrammen rullas ut och hjälper oss i kriget mot vår virala fiende.

För motorsportens del blev 2020 inte den katastrof som många hade befarat (ett ämne jag behandlade i min senaste krönika strax före jul). Förvisso har vi inte sett de slutliga effekterna av pandemin ännu, men det är mycket som talar för att industrin faktiskt klarat sig förhållandevis väl. Glädjande nog har också 2021 fått en på det hela taget positiv start, med flera intressanta satsningar redan på plats – inte minst för våra internationella racingsvenskar.

**FAKTUM ÄR** att många rent av växlar upp och avancerar på karriärstegen inför den här säsongen. **Linus Lundqvist**, som dominerade Formula Regional Americas i fjol, gick redan i januari ut med sina planer för 2021: ett insteg på IndyCar-arenan i den främsta supportserien Indy Lights. Ett potentiellt karriärdefinierande steg för Tyresös motorstjärna, som nu bara är ett enda hack från den absoluta amerikanska racingtoppen (där ju **Felix Rosenqvist** och **Marcus Ericsson** redan huserar).

Kort därefter kungjorde **Viktor Andersson**, "STCC-Mattias" son, att även han kommer att satsa fullt ut i USA – i hans fall i det amerikanska Formel 4-mästerskapet.

I Formel 4 får vi också se en av årets mest intressanta internationella debuter, när Eskilstuna-grabben **Joel Granfors** kliver in i det tuffa brittiska mästerskapet. Granfors var förra årets stora dominant på den svenska juniorscenen, med dubbla guld i Formula Nordic och Aquila Synergy Cup. En stor talang med potential att gå långt, och som nu alltså inleder en spännande resa i England – i samma serie där tidigare nämnde Linus Lundqvist en gång gjorde sin internationella debut.

**EN ANNAN** som avancerar på trappan inför årets säsong är förstås **Dino Beganovic**, för övrigt en av Joel Granfors närmsta vänner inom racingsporten.

Beganovic fortsätter att stöttas av Ferraris juniorakademi och tar nu steget från italienska Formel 4 – där han blev trea i fjol – till F3-baserade Formula Regional European Championship. Det är ett logiskt avancemang för den vrålsnabbe Linköpingsföraren, som redan träningsstävlat med imponerande framgång i det asiatiska F3-mästerskapet under vintern som uppladdning för den stundande europeiska säsongen.

Ännu bättre är också att samtliga dessa förare skrivit kontrakt med absoluta toppteams i sina respektive mästerskap, vilket förstås ytterligare stärker deras aktier och sportsliga förutsättningar.

Självklart finns det fortfarande många förare som inte rott sina satsningar i land, men så är det alltid vid den här tiden på året. Det är inget konstigt. Däremot får det anses anmärkningsvärt att det, mitt i denna pandemi, redan nu finns så här många svenskar i potentiella toppsitsar runt om i världen, på offensiv frammarsch mot sina olika individuella mål.

Det finns goda skäl att låta optimismen flöda – 2021 har börjat bra!

## Nytt från STCC-världen

- Reviderad tävlingskalender 2021 finner du i den här tidningens mittuppslag.
- **Mattias Andersson** har köpt en Lynk & Co 03 TCR av Geely Group Motorsport inför årets säsong.
- PWR Racing har förlängt kontraktet med **Mikaela Åhlin-Kottulinsky** som tillsammans med **Robert Dahlgren** utgör årets förarduo för teamet.
- Det blir Yokohama som fortsätter som däckleverantör för STCC TCR Scandinavia.
- Enligt BTCC-modell kommer de 15 bästa förarna, i stället för 10, i varje heat att samla poäng. Dessutom justeras systemet för extra vikt med syfte att minska skillnaderna i vikt mellan olika förare, samtidigt som fler förare får bära vikt i sina bilar.
- STCC Junior Cup är öppen för förare upp till 25 år. Årets vinnare i den klassen kommer att få åka till Italien och köra test med Lamborghini Squadra Corse.

## Kågered slutar med dragracing

● **EFTER EN MER** än 30 år lång förarkarriär har östgöten **Micke Kågered** bestämt sig för att sluta tävla i dragracing på högsta nivå.

Sedan 1988 tävlade han i Top Methanol Funny Car och säsongen 2001 bytte han till kungaklassen Top Fuel.

Karriären har resulterat i många EM-medaljer, ett flertal guld, och EM-segern i Top Fuel 2015 värderar Kågered mycket högt.

Han har även utsetts till Årets Dragracingförare inom ramen för Bilsport Awards två gånger, 2002 och 2015.

– Beslutet att lägga ner var inte enkelt och det har varit en hel del vemod inblandat. Efter mer än 30 år handlar det om så mycket mer än vinsterna. Den gemenskap vi har utvecklat i teamet, med samarbetspartners, medtävlande, funktionärer och journalister samt med en underbar publik är unik.

Micke finns kvar i motorsporten som teamchef för Kågered Racing i STCC där han redan varit med några år.



FOTO: STEFAN BOMAN

– Att driva resurskrävande elitsatsningar i två olika motorsporter har varit opraktiskt, inte minst när datum ständigt kolliderar. Nu ser jag fram emot att fokusera helt på STCC-teamet.

Kågered har varit synonym med EM-eliten i dragracing i tre decennier. När han tittar tillbaka finns det dock en sak han skulle ha gjort annorlunda.

– Det skulle ha varit att satsa mer på att köra tävlingar i USA.





# Race of Champions till Pite Havsbad

● **RACE OF CHAMPIONS** är det årliga mästar-mötet där internationella superstjärnor från flera av bilsportens discipliner bjuds in. Tävlingen arrangerades första gången 1988, i Franska Monthéry. Sedan dess har eventet genomförts på många av världens stora arenor

som Wembley Stadium, Stade de France, "Fågelnästet" i Peking med fler platser. Aldrig har det dock körts på snö och is.

Nu står det klart att arrangemanget 2022 förläggs redan i januari och då vid Pite Havsbad i Sverige. Här

kommer en lång och snabb bana att plogas upp på havs-isen.

Evenemanget beräknas skapa gott om nya arbets-tillfällen och ger mervärden i form av samarbeten med bil- och turistindustrin.



FOTO: RACE OF CHAMPIONS/PRESSRELEASE



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

## Konkurshotet för Svenska Rallyt undanröjt

● **SVENSKA VM-RALLYT** 2021 skulle ha arrangerats andra helgen i februari men tvingades ställas in. Anledningen var att länsstyrelsen i Värmland avtog ansökan om tävlingstillstånd på grund av covid-19.

Svenska Rallyt AB har avtal med WRC-promotorn fram till 2022. Efter de senaste snöfattiga vintrarna i Värmland har såväl promotorn som Internationella bilsportförbundet, FIA, ställt krav på att säkerställa ett snörally på vintervägar. Detta utreds och kan innebära en flytt av tävlingen längre norrut i landet.

Rally Sweden brottas dessutom med en mycket ansträngd ekonomi och såg ut att riskera konkurs.

I mitten av januari i år stod det dock klart att tävlingens båda delägare, Uvåns Näringslivscenter och Svenska Bilsportförbundet, enats om att återställa kapital i Svenska Rallyt AB.

**Så här vill många se Rally Sweden. En publikfest med gott om snö och världens bästa förare, kartläsare och bilar i högsta tempo.**

## Turbulent period för SBF-ledningen

● **INFÖR SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDETS** årsmöte 2020 avstyrkte SBF:s revisorer att förbundsmötet skulle bevilja sittande SBF-styrelse ansvarsfrihet. Detta enligt revisionsberättelsen daterad 9 april 2020, på grund av ett omdiskuterat styrelsemöte/strategimöte i samband med IndyCar i USA hösten 2019. Den resan har blivit en orsak till hårda påtryckningar på flera SBF-ledamöter i bland annat sociala medier.

Ordinarie förbundsmöte var planerat till söndag 26 april 2020 men flyttades fram två gånger på grund av coronasituationen.

I början av maj 2020 avgick SBF-ordföranden **Lars Pettersson**, på egen begäran, efter att ha haft uppdraget i två år.

Det framflyttade ordinarie förbundsmötet genom-

fördes söndagen 6 september. Där lämnade tre ledamöter styrelsen och **Magnus Berthling** valdes till ny SBF-ordförande.

Via sociala medier fortsatte önskemålen om att byta ut hela den tidigare styrelsen samtidigt som SBF:s roll i Rally Sweden omtvistades.

5 januari 2021 offentliggjorde SBF att Berthling valt att avgå med omedelbar verkan, bara fyra månader efter att ha antagit ordföranderollen. Ett konstituerande möte samma kväll valde in **Roger Engström** som tillförordnad SBF-ordförande.

Tre dagar senare, 8 januari, fick SBF en begäran om extra förbundsmöte. Begäran kom från 15 namngivna förbundsmötesombud vilka representerade 16 röster från sju av de tolv SBF-distrikten. Här framfördes bland annat

krav på att entlediga ytterligare tre styrelseledamöter samt tf. ordförande på grund av bristande förtroende.

Hårda påtryckningar via sociala medier fortsatte.

Enligt SBF:s styrelsemötesprotokoll 18 januari avgick en av SBF-ledamöterna ur Svenska Rallyt AB:s styrelse och ersattes på den platsen av Svenska Bilsportförbundets generalsekreterare, **Anna Nordkvist**.

Fredagen den 22 januari 2021 publicerade SBF på sin hemsida att de tre ledamöterna från tidigare styrelsen inte ställer upp för omval vid kommande förbundsmöte.

Drygt en vecka senare, måndagen den 1 februari, kungjorde SBF att ett extra förbundsmöte kommer att genomföras digitalt söndagen den 14 mars 2021.

Ordinarie förbundsmöte är planerat en månad längre fram, till söndagen den 18 april.



## Karting-noterat

✓ **Teodor Ödmark**, JSM-vinnare i OK Junior har tilldelats 40.000 kronor ur Essebro-Anecto Minnesfond, medan EM-vinnaren i KZ2, **Viktor Gustavsson** fått 30.000 kr ur Ronnie Petersons Minnesfond och mångmeriterade **Viktor Öberg** har blivit SBF Stor Grabb (nr 254).

✓ **Arvid Lindblad** har knutits till Red Bull Junior Team, ett kvitto på att den unge svenskbritten ses som ett framtida racerlöfte.

✓ I år blev det populära träningslägret för sportlovslediga i Vendrell utanför Barcelona inställt. Covid-restriktionerna fick alltför många deltagare att hoppa av.

✓ Rotax var förra sommaren tidigt ute med att covid-flytta världsfinalen 2020 i Portimao från november till sista helgen i januari 2021. Men när kraftig smittspridning och lockdown drabbade Portugal efter jul och nyår, tvingades man ställa in och något nytt datum blir det inte. Datum och arrangör för världsfinalen efter 2021 års Rotax-serier är ännu inte bestämt.

✓ Storbråket mellan italienarna **Luca Corberi** och **Paolo Ippolito** vid KZ-VM i höstas fick tre månader efter incidenten ett efterspel, då den aktuella banan, Lucas hemmabana Lonato, tävlingsstoppas t.o.m. mars 2021. Skälet är att pappa **Marco Corberi**, som också var med i slagsmålet, äger och driver anläggningen.

Avstängningen drabbar den traditionella säsongsupptakten Vintercupen som brukar locka sportlovslediga svenska förare. De får nu nöja sig med att banan är öppen för träning. Vintercupen 2021 körs i stället i mitten av november.

✓ **Maya Weug**, Spanienfödd 16-åring med holländsk pappa och belgisk mamma, vann FIA:s Girls On Track, där de två svenskorna **Astrid Almlöf**, Rasbo, 14 år och **Milla Sjöstrand**, Södertälje, 12 år, var bland deltagarna. För Maya väntar nu Formel 4 och ett år med Ferrari Driver Academy.

✓ En plats i Ferrari Driver Academy har även australiern **James Wharton** efter en uttagning, där bland andra **Viktor Gustavsson** deltog. Wharton kan se fram emot en säsong i Formel 4, men måste invänta sin 15-årsdag i juli.

## Kartingutskottet avgår

**DET TRE MAN STARKA** kartingutskottet har aviserat att man avgår vid kommande förbundsmöte.

– Vi tycker väl att vi gjort vårt och upptäckte under coronan att vi fick fritid till annat som vi gärna vill hinna med, säger ordföranden **Christofer Lindberg**.

– Men vi vill göra en smidig överlämning, som gärna får börja så snart som möjligt innan säsongen startar. Och vi kommer alla att fortsätta inom kartingen. För egen del är jag till exempel utbildningsansvarig i min klubb Järfälla MK och tävlar på amatörnivå.



FOTO: MICKE FRANSSON

## P-G fortsätter på toppnivå i Sverige

• **FJOLÅRETS SM-GULD** i Trimmat 4WD R5 gav mersmak för skånska teamet GN Motorsport. De låter värmländska duon **P-G Andersson** och **Anders Fredriksson** köra ett år till i teamets Ford Fiesta R5 med målsättning att ta nytt guld.

– Rallysuget finns kvar, så det ska bli fantastiskt kul, hälsar P-G.

GN Motorsport vann SM redan 2019 då grundarna, **Joachim Grahn** och **Rickard Nilsson**, vann klassen 4WD Övriga.

## Dennis Norén fick co-driverstipendium

• **ARETS STIPENDIAT** i Thomas Carlsson's Minnesfond är co-drivern **Dennis Norén** som tävlar för Västra Östergötlands MK.

Fonden förvaltas av Katrineholms MK och de fick efter 2020 in rekordmånga nomineringar.

I en pressrelease förklarar KMK att valet föll på Norén som "lever rally", alltid jobbar hårt på att utvecklas både personligen och ihop med sin förare samt att han är en uppskattad och trevlig person.

## KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2021!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



– Försäljning av Reiger Suspension  
– Uppdatering, service och reparationer  
av all tävlingsfjädring



Mikael Gustafsson +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se



## Ge tid att leva.

I år dör fler av hjärt-kärlsjukdom än av något annat.  
Stöd forskningen som ger fler mer tid att leva.

Swisha din gåva till 90 91 92 eller skicka in valfritt  
belopp på PG 90 91 92.

Hjärt & Lungfonden

www.hjart-och-lungfonden.se PG 90 91 92

## KBT Safety AB

### Skyddsbågar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st

Färdigt burkit

Volvo 940 grH 15.190:-



Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping  
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbt-safety.se  
www.kbt-safety.se

## JB-ENGINE SWEDEN AB

### "DIN VOLVO TRIMMARE"

Motorer för klasserna:

GRH Rally,  
Rallycross,  
Racing,  
VOC/GRF



Fullservice på  
EVO Engines!

"För dig som vill ha det värsta!"



**JB-ENGINE**  
**SWEDEN AB**

Skrikarhyttan 315,

713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96

www.facebook.com/JBengine

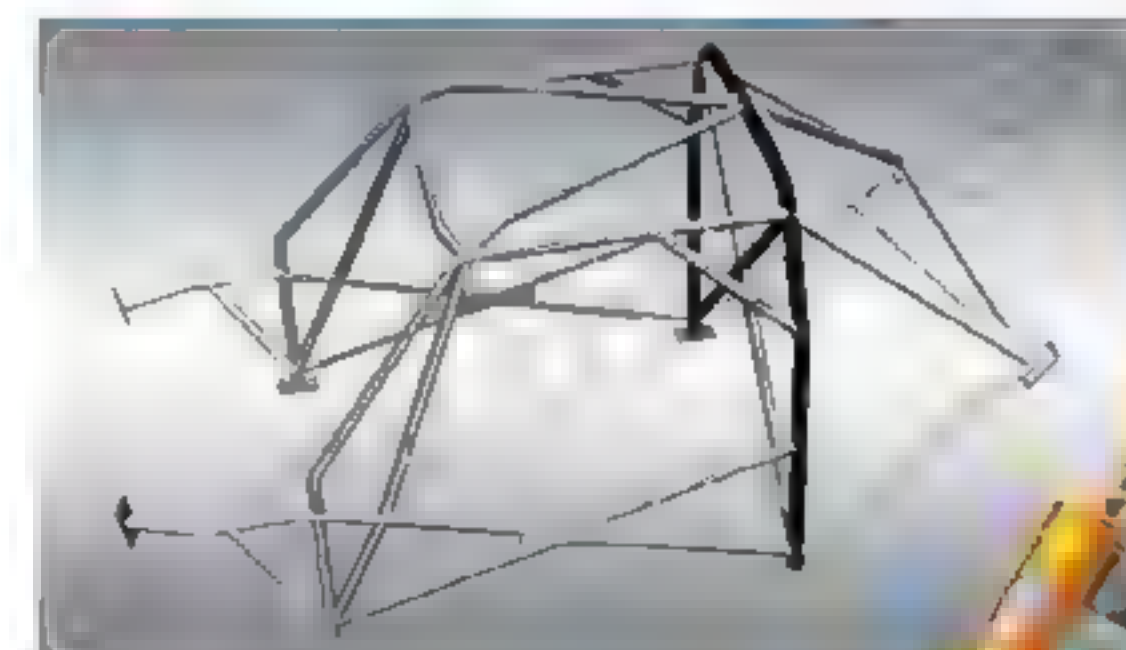


## Finess



Försäljning  
Servicecenter

Rörlämsarmar  
Flockning m.m.



Skyddsburar:  
Byggsatser, Certifierade burar





## VM i karting till Kristianstad 2021

● **HÖSTEN 2021** körs karting-VM i Kristianstad när klasserna KZ, KZ2 och Academyklassen kommer avgöras den 3-5 september.

För Kristianstad Kartingklubb blir det tredje gången på fem år som föreningen arrangerar VM i karting tillsammans med Kristianstad kommun och Event i Skåne. Event i Skåne har under en längre tid varit delaktig i arbetet med att ta stortävlingarna till Kristianstad och med det stärka Sverige och Kristianstad som ett karting-fäste.

– Kristianstad har med åren positionerat sig som en av Europas bästa karting-destinationer med Kristianstad Karting som

utvecklats till en nationalarena för karting vilket inspirerar och är en förebild för andra föreningar i Skåne, säger **Pher Palm**, vd för Event i Skåne.

Föreningens ordförande **Magnus Hedman** är lyrisk och stolt över förtroendet från FIA att åter få välkomna alla deltagare till Kristianstad.

– Att det internationella förbundet FIA, som ansvarar för motorsporten över hela världen, däribland Formel 1, har ögonen på Sverige, Kristianstad och Åsum Ring och åter tilldelar Kristianstad Karting den största internationella tävlingen man kan ha inom kartingen är ett kvitto på flera års väl genomfört arbete, kommenterar Hedman.



## Minnesfonderna och utmärkelser

● **SVENSK BILSPORT** förvaltar två minnesfonder, **Ronnie Peterson** och **Essebro-Anecto** Minnesfond. Dessa har utsett 2020 års stipendiater.

**Linus Lundqvist** och **Viktor Gustavsson** tilldelas vardera 30.000 kronor från Ronnie Peterson-fonden.

Essebro-Anecto fördelar stipendium åt tre personer. **Jim Jansson** (40.000), **Lucas Westerlund** (20.000) och **Theo Ödmark** (40.000 kronor).

Fyra personer har tilldelats "Stora Grabbars & Tjejers Märke", förbundets högsta utmärkelse för utövare av idrotten Bilsport (en utmärkelse som delats ut sedan 1966).

De som numer ingår i en prestigefull skara bland tidigare och ännu aktiva personer inom bilsporten är: **Kevin Hansen** (251 i ordningen), **Timmy Hansen** (252), **Mattias Adielsson** (253) och **Viktor Öberg** (254).

## Garage- och transportförsäkring

● **HUR MÅNGA MILJONER** står det runt om i landets garage? Hur värderar du dig själv och din idrott? Och hur värderar bilsportutövarna sina bilar?

Svensk Bilsport har tillsammans med försäkringsförmedlare Söderberg & Partner och försäkringsgivare Folksam skapat ett antal mer skräddarsydda försäkringar för bilsportrörelsen. Bland annat garage- och transportförsäkringen samt en trafikförsäkring för rallybilar. Läs mer: [bilsportforsakringar.se/](http://bilsportforsakringar.se/).

## Corona och idrotten

● **CORONAPANDEMIN** påverkar även bilsporten. Med snabbare beslutsintervaller kommer nya direktiv kring vad som gäller i samhället. Även inom vår värld skiljer det sig mellan inomhus och utomhus. Svensk Bilsport följer gällande rekommendationer från Folkhälsomyndigheten, regeringen och Riksidrottsförbundet.

Mer information hittar du på:

[rf.se/coronavirusetochidrottsrorelsen/](http://rf.se/coronavirusetochidrottsrorelsen/)

[sbf.se/CoronaochBilsporten/](http://sbf.se/CoronaochBilsporten/)

## Rabatt hos Skruvat.se

● **DU VET VÄL** att du som är bilsportare handlar billigare hos Svensk Bilsports partner, [skruvat.se](http://skruvat.se)?

När du hittat varorna som du vill handla uppger du koden: "SBF15" och får då 15 % rabatt på ditt köp.

Villkor: Gäller ej däck, fälg, takbox, motorer och presentkort. Minsta köp 500 kr. Kan inte kombineras med andra rabatter.

## Förbundsmöte 2021

● **DEN 18 APRIL** hålls ordinarie Förbundsmöte.

[sbf.se/vartforbund/Organisationen/forbundsmote/](http://sbf.se/vartforbund/Organisationen/forbundsmote/)





## Gatebil ny arrangör av Swedish Drift Championship

● **SVENSK DRIFTING** växer och till säsongen 2021 tar det svenska mästerskapet, SDC Swedish Drift Championship, ytterligare ett steg i utvecklingen när Mantorp Park tar över som promotor och arrangerar mästerskapet genom varumärket Gatebil.

Gatebil har sedan 1993 arrangerat några av Europas största motorsportfestivaler i Norge och Sverige där drifting är ett självklart inslag med frikörning, Breisladd och Gatebil Drift Series. I Sverige äger Mantorp Park rättigheterna till Gatebil och det är genom den kombinationen som SDC Swedish Drift Championship kommer drivas.

– Med detta samarbete kan vi fortsätta utveckla driftingen i hela landet, inte bara på Mantorp Park, tillsammans med alla duktiga klubbar, säger **Fredrik Sjöqvist** på Mantorp Park.

Gatebil SDC 2021 kommer innehålla tre klasser, Pro (SM), Semi-pro (RM) och Junior-pro (JSM).

Pro kommer köra fem deltävlingar, Semi-pro fyra deltävlingar och i kalendern återfinns tre etablerade driftingbanor: Mantorp Park, Sundsvall Raceway och Hultsfred Drifttrack. Lidköpings Motorsportarena tillkommer.

– Vi har länge haft viljan att göra mer för svensk mästerskapsdrifting. Nu känner vi att det är rätt tid att tillsammans med de rutinerade arrangörarna göra en stor satsning för att utveckla serien, kommenterar **Hans-Jörgen Andersson**, vd för Gatebil.

– För Svensk Bilsport är vi mycket nöjda. Vi har goda erfarenheter av tidigare samarbeten med Mantorp Park. Att de nu utnyttjar styrkan i Gatebil tror jag är helt rätt och det ska bli spännande att se utvecklingen av SDC Swedish Drift Championship 2021, menar **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport.

## Bingolotto och Svensk Bilsport

● **VILL DU FÅ CHANSEN** att kamma hem en sprillans ny bil, mat för ett helt år eller en miljon? Vi har tagit fram ett erbjudande tillsammans med Folkspel som ger dig chansen att vinna varje söndag – samtidigt stöder du Svensk Bilsport.

Just nu får du fyra extra Bingolotter utan kostnad (värde 200 kronor) när du tecknar en prenumeration på Bingolotter. När du tecknar en prenumeration på en bingolott (å 50 kr per spelkväll) går även 200 kr oavkortat direkt till Svensk Bilsport, därtill får de 52 kr per månad så länge du är prenumerant.

På, [bingolotto.se/prenumeration/kampanjer/Svensk-Bilsport/](http://bingolotto.se/prenumeration/kampanjer/Svensk-Bilsport/) hittar du all information om hur du skaffar dig en prenumeration på bingolotterna.

Hinner du inte se programmet varje vecka? Inga problem. Som prenumerant får du en vinstpåminnelse när du vunnit.

## BILSPORTGALAN 2021

### Bilsportgalan 2021

● **DEN ÄRLIGA** Bilsportgalan med festligheter, högklassig underhållning och utdelning av Bilsport Awards, SM-medaljer och förtjänsttecken har skett genom ett samarbete mellan motorförlaget Albinsson & Sjöberg och Svenska Bilsportförbundet sedan 2004. Bilsportgalan 2020 genom-

fördes på Göransson Arena i Sandviken. 2021 blir galan, som så mycket annat, digitalt.

I stället för en heldag med gala, tre-rätters-middag, show och fest blir det i år en digital gala i flera delar. Bilsportgalan 2021 kan ses i Bilsportnytt på [SBFplay.se](http://SBFplay.se). Premiären sändes den 9 februari och fylls sedan på

med ytterligare fyra galainslag, där medaljörer och internationella framgångar lyfts fram med klipp och intervjuer från det gångna året. Programledare är Bilsportnytt's ankare **Sebastian Bourghardt**.

Du hittar alla delar av årets digitala Bilsportgala på [www.sbfplay.se](http://www.sbfplay.se).

**SVENSK  
BILSPORT**

Adress:

**Svenska  
Bilsportförbundet**

**Box 705**

**191 27 Sollentuna**

**Tel: 08-626 33 00**

**Besöksadress:**

**Bergkällavägen 31A  
Bredden, Sollentuna**

**E-post:**

**mailbox@sbf.se**

**Bankgiro: 5884-662**

**Generalsekreterare/VD**

Anna Nordkvist

08-626 33 13

[anna.nordkvist@sbf.se](mailto:anna.nordkvist@sbf.se)

**Marknadschef**

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

[jorgen.ekwall@sbf.se](mailto:jorgen.ekwall@sbf.se)

**Kommersiellt ansvarig**

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

[peter.lindkvist@sbf.se](mailto:peter.lindkvist@sbf.se)

**Ekonomi/**

**administrativ chef**

Mats Ekblad

08-626 33 07,

[mats.ekblad@sbf.se](mailto:mats.ekblad@sbf.se)

**Ekonomiassistent**

Annika Vinberg

08-626 33 01,

[annika.vinberg@sbf.se](mailto:annika.vinberg@sbf.se)

**Administratör – Licens**

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

[licens@sbf.se](mailto:licens@sbf.se)

**Administratör –**

**Klubb och Tävlings**

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

[kurt.jonsson@sbf.se](mailto:kurt.jonsson@sbf.se)

**Teknikansvarig**

Pär Karlsson

08-626 33 03,

[par.karlsson@sbf.se](mailto:par.karlsson@sbf.se)

**Administratör – Teknik**

Janina Strömquist

08-626 33 14,

[janina.stromqvist@sbf.se](mailto:janina.stromqvist@sbf.se)

**PR och Kommunikations-  
ansvarig**

Sören Emmervall

08-626 33 17,

[soren.emmervall@sbf.se](mailto:soren.emmervall@sbf.se)

**Administratör – IT**

Hans Ericson

08-626 33 15,

[hans.ericson@sbf.se](mailto:hans.ericson@sbf.se)

**Förbundskapten**

Pier Steffansson

08-626 33 50,

[pier.steffansson@sbf.se](mailto:pier.steffansson@sbf.se)

**Utbildningsansvarig /  
Idrottslyftet**

Disa Glaser

08-626 33 02

[disa.glaser@sbf.se](mailto:disa.glaser@sbf.se)

**Rekruteringsprojekt  
– Bilsport on Tour**

Lars Jonsson

08-626 33 08

[lars.jonsson@sbf.se](mailto:lars.jonsson@sbf.se)



## 2021 års landslagsförare

● **FÖRBUNDSKAPTEN** Pier Steffansson har tagit ut de förare som kommer att representera det svenska landslaget i bilsport 2021.

– Jag tycker att vi har fått till en bra bredd av förare som är på väg ut internationellt i sina grenar till redan etablerade förare, säger Steffansson.

Flera har redan kört tävlingar i år och många har kommit igång med testkörningar.

Via den här länken kan du se intervjuer med såväl Pier som några av de uttagna förarna:

[sbef.se/Nyheter/SvenskBilsport/Landslaget2021/](https://www.sbf.se/Nyheter/SvenskBilsport/Landslaget2021/)

### Rallycross:

Klara Andersson, Oliver Eriksson, Kevin Eriksson, Philip Gehrman, Timmy Hansen, Kevin Hansen, Johan Kristoffersson, Anton Marklund, Isak Sjöqvist, Linus Östlund.

### Rally:

Mattias Adielsson, Johan Johansson (kartläsare), Tom Kristensson, Jari Liiten, Dennis Rådström, Oliver Solberg, Pontus Tidemand, Adam Westlund.

### Racing:

Viktor Andersson, Dino Beganovic, Thed Björk, Isac Blomqvist, Andreas

Bäckman, Jessica Bäckman, Marcus Ericsson, Joel Eriksson, Jimmy Eriksson, Joel Granfors, Rasmus Lindh, Linus Lundqvist, Alfred Nilsson, Felix Rosenqvist, Emil Skärås, Mikaela Åhlin-Kottulinsky.

### Crosskart:

Oskar Andersson, Alex Gustavsson,

Patrik Hallberg, Algot Hammarqvist, Isak Reiersen, Jonathan Rådström.

### Karting:

Norton Andreasson, Alexander Dahlberg, Viktor Gustavsson, Caspian Hagman, Casper Jansson, Junior Jonsson, Mathilda Olsson, Jesper Sjöberg, Benjamin Thörnqvist, Theodor Ödmark.



## Officiellt från sbf.se

### Vecka 49

#### Rally

##### Däcklista vinter 2020-2021

I mästerskapstävlingar (SM/SM sprint m.m) är största tillåtna fälgdiameter 15". I samtliga övriga vintertävlingar är det tillåtet att slutanvända de 16" vinterdäck som finns under överskådlig tid.

<https://www.sbf.se/Regler/Rally/>

### Vecka 50

#### Rally

##### Digitala lösningar – coronasäkring

Bakgrund: Regelverket innehåller många aktiviteter som går stick i stäv mot de rekommendationer och krav som ställs idag då man för att undvika smittspridning ska undvika närtkontakt, mångas hantering av samma utrustning etc. Det påverkar bland annat dokumentpaskrifter, tidkortshantering mm. Många arbetar kreativt och utvecklar coronasäkrade lösningar som inte beskrivs i regelverket och därför strikt sett kräver dispens för att användas. Kan synas småaktigt men kan få jobbiga följder när juridiken prövas vid tex en protest.

Beslut: Rallyutskottet har med anledning av ovanstående beslutat att de lösningar som arrangörer beskriver i inbjudan/PM och som godkänns av tillståndsgivare/domare för att digitalisera eller på annat sätt minska smittspridning har ett generellt godkännande utan att dispens behöver sökas till och med 2021-06-30.

Vi ser gärna att arrangörer skickar beskrivning av dessa lösningar till RU så att alla bidrar till uppdatering och modernisering av regelverket. Engagera gärna distriktets SGA i frågorna inför vårens coronasäkrade SGA-träff.

Vid tveksamhet/frågor, kontakta rallyutskottet.

### Rally

##### Homologerade bromsdetaljer

Bakgrund: Fråga har uppstått vad som gäller för homologerade bromsdetaljer, ifall tillverkaren av produktionsmodell förändrar produktens utseende eller ersätter homologerad variant med likvärdig modell.

Beslut: Under förutsättning att tillverkaren har dokumenterat en alternativ bromsdetalj som tekniskt överens stämmer med ursprungsdetaljen, får ersättningsdetajen användas nationellt.

### Vecka 51

#### Försäkringar

##### Träningsförsäkring 2021

Avgiften för träningsförsäkringen 2021 finns nu inlagd i LoTS-varukorgen. De som har fått avgiften är de som betalade avgiften 2020, övriga måste kontakta SBF:s kansli.

På förekommen anledning påminner vi samtidigt att det alltid krävs att det finns ett tillstånd beviljat i LoTS, att försäkringsavgiften är betald räcker inte. Avgiften ska alltid vara betald innan ett tillstånd beviljas.

### Föreningar

##### Giltig miljöcertifiering

Detta är en påminnelse till alla föreningar inom SBF.

Alla föreningar inom SBF ska ha en giltig miljöcertifiering (även de som inte arrangerar tävling/träning). Varje år behöver några föreningar förnya sin certifiering och därför uppmanas alla att i god tid ta kontakt med sitt distrikts miljörådgivare för att få detta gjort.

### Vecka 52

Inga officiella meddelanden.

### Vecka 53

#### Drifting

##### Regeländring gällande avgassystem

Under 2019 infördes en observation i det tekniska regelverket (DG P-07) om en regelförändring som träder i kraft 1/1-2021.

Denna regelförändring gäller avgassystem och krav på antalet ljuddämpare. Med anledning av att denna regelförändring har varit svår att tolka har vi nu tydliggjort detta ytterligare. I följande stycke kan du läsa en omformulering av regeln.

Avgassystemet ska ha minst två ljuddämpare per avgasrör, alternativt att avgaserna måste passera minst två ljuddämpare om flera slutrör finns.

### Vecka 01

#### Racing

##### Isrixdag och CL-kurs avslut

Den galopperande Covid-19-smittspridningen och ett rent generellt allvarligt läge i landet med skärpta krav/restriktioner och rekommendationer som följd, har medfört att Racingutskottet beslutat att helt avlysa den förestående isrixdagen/CL-kursen. Internt har vi jobbat med att flytta fram mötesdatumet ett antal gånger, men nu är situationen ohållbar, varför vi tvingats ta detta drastiska beslut.

### Time Attack

##### Nya tävling- och tekniska regler 2021-2023

På <https://www.sbf.se/Regler/Racing/> finns följande regler nu publicerade:

– Nordic Time Attack, serie/tävlingsregler 2021.

– Time Attack Standard 2021-2023

– Time Attack PRO 2021-2023.

– Time Attack PRO-AM 2021-2023.

### Historisk bilsport

##### Homologering no. 1605 Ford Escort

Ford Escort RS1600

På förekommen anledning. Homologering no. 1605 Ford Escort.

Den artikel i tidningen IMS (Internationell Motor Sport) från 1973 som beskriver Bo "Emma" Emanuelssons Ford Escort RS 1600 kan inte i sin helhet användas som underlag för förändringar/modifieringar på kaross. Flyttning av stötdämparinfästningar eller förändring av hjulhus är inte tillåtet enligt homologering, ej heller enligt gällande regelverk från perioden.

### Vecka 02

#### Bilorientering

##### Tävlingsregler 2021

På [www.sbf.se/Regler/Bilorientering/](https://www.sbf.se/Regler/Bilorientering/) hittar du tävlingsregler 2021 för bilorientering.

### Folktrace

##### Tävlingsregler 2021-2023

På [www.sbf.se/Regler/Folktrace/](https://www.sbf.se/Regler/Folktrace/) hittar du senaste tävlingsreglerna för folktrace och folktrace sprint.

### Vecka 03

#### Tekniska regler

##### Anvisningar reparation av skyddsbur

På följande länk (tekniska gemensamma regler) hittar du anvisningar om reparation av skyddsbur:

<https://www.sbf.se/Regler/>

### Teknik och säkerhet

##### Personlig utrustning FIA-standard 8856-2000

Information från FIA:

<https://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/filer/teknik-och-sakerhet/safety-department-note-fiasdh-20-06--validity-clothing-without-holograms3315.pdf>

### Kungörelse

##### Stora Grabbars & Tjejers Märke

Stora Grabbars & Tjejers Märke är Svensk Bilsports högsta utmärkelse för utövare av idrotten bilsport och idag har denna utmärkelse tilldelats:

251 – Kevin Hansen (Rallycross)

252 – Timmy Hansen (Rallycross)

253 – Mattias Adielsson (Backe, Rally)

254 – Viktor Öberg (Karting)

### Vecka 04

#### Karting

Homologering KA-H11\_005

Homologering X30 Jr/Sr KA-H11\_005 utgåva 6 ersätter tidigare versioner av KA-H11\_005 samt KA-H21\_001.

### Gemensamma regler

Bilaga G 5.2

Ny bilaga gällande flaggor och flagg- & ljussignaler:

<https://www.sbf.se/Regler/>

### Vecka 05

#### Kungörelse

##### Extra förbundsmöte

Söndag den 14 mars, klockan 14.00, hålls ett extra Förbundsmöte.

Mötet kommer att genomföras digitalt via mötessystemet EasyMeet.

Information om hur anmälan för deltagande i mötet ska genomföras publiceras inom kort. Förbundsmötesombud får information separat via e-post.

Förslag till föredragningslista, ombudsförteckning samt valberedningens förslag till mötesfunktionärer publiceras senast 7 dagar innan mötet.

### Rallycross

##### 2150 – bakaxel och handbroms

Officiella meddelande RC-T 2150 3.7.2 Bakaxel är fri inom bifabrikatet. Detta gäller även axel för framhjulsdrevna bilar. Enligt RC-T 2150 4.1

Bromsarna på ev. ersättningsaxel ska vara original till ersättningsaxeln. Med axel menas drivande axel.

Officiellt meddelande RC-T 2150 4.2 Handbroms. Handbroms får valfritt anbringas på fram eller bakaxel.

### Vecka 06

#### Rally

##### Uppdaterade tävlingsregler

Uppdaterade tävlingsregler för rally 2021 hittar du här:

<https://www.sbf.se/Regler/Rally/>



# Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 26 februari 2021 – 1 augusti 2021.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller [www.sbf.se](http://www.sbf.se)

**OBS!** Den aktuella samhällssituationen med spridning av coronavirus gör att många tävlingar och evenemang under vintern/våren 2021 ställs/ställts in eller flyttas/flyttats fram i tid. Ta därför kontakt med respektive arrangör innan du planerar att delta i, eller besöka en tävling som åskådare.

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF i slutet av andra veckan i februari 2021.

## Backe

**23-25 apr**, Gurkracet 1 & 2, Västerås MS

**22-23 maj**, Lundh Sprinten, Laxå MK

**29 maj**, Himlaracet 1, Borås MK

**4-6 juni**, SM, Ljusdals MS

**11-13 juni**, Tractive Racet, Borlänge MK

**1 aug**, KMC-Sprinten, Karlstad MC Bil

## Bilorientering

**24 apr**, O-turen, Mölndals BSK

## Crosskart

**16-18 april**, Sviestadsprinten, Linköpings MS

**14-16 maj**, SM, Strängnäs AMS

**28-30 maj**, SM, SMK Arboga

**5-6 juni**, Tomelilla MK

**11-13 juni**, SM, Haninge MK

**23-24 juli**, Jubileumssprint, SMK Sundsvall

**25 juli**, Motorbanans Dag, Östmarks MFF

## Dragracing

**8 maj**, Test & Tune, SMK Söderhamn

**21-23 maj**, Spring Open, Night Cruisers Färnäs MF

**29 maj**, HDC, SMK Söderhamn

**10-13 juni**, Sweden Internationals, NDRS Motor Club

## Drifting

**24-25 apr**, Spring Break – Bus 1, Mittsverige MK

**22 maj**, Bus 1, Mittsverige MK

**17-20 juni**, Gatebil, Mantorps MK

**31 juli**, Mittsverige MK

## Folktrace

**27 feb**, Vinterracet, Malungs MK

**19-20 mars**, Våffelracet, Eskilstuna MK

**19-20 mars**, Hjelmens Sverige Cup, SMK Helsingborg

**26-27 mars**, Stockrace 40 år, Västerås MS

**27 mars**, Vårfajten, Skillingaryds MK

**1-2 apr**, Påskracet, Vimmerby MS

**1-2 apr**, Påskracet, Tomelilla MK

**2 apr**, Äggsprinten, Skövde MK

**2 apr**, Påskracet, Varbergs MK

**9-10 apr**, Aprilracet, SMK Trollhättan

**9-10 apr**, April Racet, Laholms MK

**9-10 apr**, Finspångsracet, Finspångs MS

**9-10 apr**, Sverigecupen, SMK Nyköping

**10 apr**, Folktrace, Degerfors RC

**10-11 apr**, Folktrace, SMK Arboga

**16-17 apr**, Västkustcupen 1, Sotenäs MK

**16-17 apr**, Påskracet reserv, Tomelilla MK

**16-18 apr**, Vårracet, Ulricehamns MK

**17 apr**, Aprilrullet, Nässjö MK

**17 apr**, Speaker Hjelm Sverigecup, Hagfors MK

**17-18 apr**, Sverigecupen, Fjärås MK

**17-18 apr**, Vårracet, Ulricehamns MK

**17-18 apr**, SAMS-racet, Strängnäs AMS

**18 apr**, Väst-Sprinten, Mariestads MS

**23-24 apr**, Vårracet, Hästveda FRC

**23-24 apr**, Br Stighs Racet, Finspångs MS

**23-25 apr**, Vårracet, Likenäs MK

**23-25 apr**, 2-dagars, Vara MK

**24 apr**, Vårtävlingen, Karlstad MC Bil

**24 apr**, Folktrace, Jönköpings MK

**24 apr**, Tyckecupen 1/3, MK Ran

**24 april**, Sverigeresan, Jämtlands MK

**24-25 apr**, Juniortävlingen, Gestrike RT

**25 apr**, Tabergssprinten, Jönköpings MK

**25 apr**, Folktrace, Mönsterås MK

**30/4-1/5**, X-Cupen, AMF Årunda

**30/4-1/5**, Upplökampen, Alingsås MK

**30/4-1/5**, Speaker Hjelm Sverige Cup, Hallsbergs MK

**30/4-1/5**, 1 maj-tävlingen, Karlskrona AK

**30/4-2/5**, Juniorläger, SMK Motala

**30/4-2/5**, TV-racet, Mora MK

**1 maj**, Vårracet, Oskarshamns RRC

**1 maj**, Vårdraget, Timrå MK

**1 maj**, Trollcupen 1, SMK Vingåker

**1-2 maj**, Folktrace, MK Team Westom

**1-2 maj**, 2-dagars Åland, Stockholms BK

**7 maj**, Kvällstävling, SMK Nyköping

**7-9 maj**, Skepptunafestivalen, Skepptuna MK

**8 maj**, Venacupen 1, Laxå MK

**8 maj**, Majracet, Östmarks MFF

**8 maj**, Majracet, Kalmar MK

**8 maj**, Majtävlingen, Fredriksbergs MK

**8 maj**, Vårracet, Säfte MC

**8 maj**, Folktrace, Kolsva MS

**8 maj**, Klubbttävling, Kristianstads FRC

**8-9 maj**, Wangeskogs-Racet, Krokoms MK

**13 maj**, Kvällstävlingen, Borlänge MK

**13 maj**, Kristi-flygarracet, Storfors MK

**13 maj**, Dekaltrimssprinten, MK Kinda

**14-15 maj**, X-Cupen, Ljusdals MS

**14-15 maj**, Västkustcupen, Dals MK

**14-16 maj**, Åsa-Nisseracet, Vimmerby MS

**14-16 maj**, 2-dagars, Hagfors MK

**15 maj**, Tussilagoracet, Föllinge MK

**15 maj**, Trollcupen 1 (Reservdatum), SMK Vingåker

**15-16 maj**, Sprintcupen, Timrå MK

**16 maj**, Västsprinten, Teknis MC

**21-23 maj**, Lilla Festivalen, SMK Motala

**21-23 maj**, Skenefestivalen, Skene MS

**22 maj**, Pingstracet, Films MK

**22 maj**, Maj-Tävlingen, Mariestads MS

**22 maj**, Vårtävlingen, MK Kinda

**22 maj**, Majracet, Malungs MK

**22 maj**, Kungsbergssprinten, Järbo MK

**22 maj**, Majracet, Grimslövs MS

**22 maj**, Majracet, Junsele MS

**22-23 maj**, Folktrace, Asarums MS

**28-29 maj**, Västkustcupen, Fjärås MK

**28-29 maj**, Bilspeedway, Målilla MK

**28-29 maj**, Majtävling, SMK Helsingborg

**28-30 maj**, Gestrikefestivalen, Gestrike RT

**28-30 maj**, Majfestivalen, Hallsbergs MK

**29 maj**, Majtävlingen, Årjängs MK

**29 maj**, Höga Kusten-racet, Kramfors MSK

**29 maj**, Folktrace Åland, Stockholms BK

**3 juni**, Karlssons Kvällsrace, Vimmerby MS

**4 juni**, Kvällstävlingen, SMK Valdemarsvik

**4 juni**, Kvällstävling, Tomelilla MK

**4-5 juni**, Sommarsprinten, Tidaholms MK

**4-5 juni**, Folktrace, Ömsköldsviks MK

**4-6 juni**, Nationaldagsracet, Hällefors MK

**5 juni**, Pigan & Drängen-racet, Kristianstads FRC

**5-6 juni**, Flaggracet, Tidaholms MK

**5-6 juni**, 2-dagars, Lessebo MK

**6 juni**, Vårarjet, Kristianstads FRC

**6 juni**, Nationaldagsracet, Bergs MK

**11-13 juni**, JBD Race Weekend, Jämtlands MK

**11-13 juni**, 2-dagars, SMK Hedemora

**11-13 juni**, 2-dagars, SMK Nyköping

**12 juni**, Söderhamns-sprinten, SMK Söderhamn

**12 juni**, Folktrace, Munkfors MC

**13 juni**, Prova På, Ömsköldsviks MK

**13 juni**, Sprint, Ulricehamns MK

**18-19 juni**, Juniracet, SMK Trollhättan

**18-19 juni**, Folktrace, SMK Hälsinge

**18-20 juni**, Autoexperterfestivalen, SMK Eda

**19 juni**, Venacupen 2, Laxå MK

**19-20 juni**, Tvådagars, Östmarks MFF

**23 juni**, Kvällsracet, Filipstads MC

**24 juni**, Midsommarracet, Skepptuna MK

**26-27 juni**, Knätöfscet, SMK Dala

**26-27 juni**, Folktrace, Falköpings MK

**26-27 juni**, MidsommarRullet, SMK Arboga

**2 juli**, Kvällsracet, Hallsbergs MK

**2 juli**, Kvällstävling, Varbergs MK

**2-3 juli**, Bilspeedway, Vetlanda RRC

**2-4 juli**, 2-dagars, Laholms MK

**3 juli**, Skaraborgscupen, Skövde MK

**3 juli**, Sommarracet, SMK Gävle

**8-11 juli**, Tredagars, Krokoms MK

**9-10 juli**, Bilspeedway, Vetlanda RRC

**9-11 juli**, Räkracet, Sotenäs MK

**13-17 juli**, Semesterracet, Vimmerby MS

**20-24 juli**, Folktracefestivalen 40 år, SMK Motala

**23-24 juli**, Sommarracet, Hästveda FRC

**24 juli**, Julitävlingen, Årjängs MK

**28 juli**, Kvällsracet, Likenäs MK

**29-31 juli**, Hedparksfestivalen, Fredriksbergs MK

**29/7-1/8**, Finnskogafestivalen, Finnskoga MK

**30 juli**, Kvällsracet, Mariestads MS

**30-31 juli**, Sommartävling, Dals MK

**30/7-1/8**, 2-dagars, Falköpings MK

**31 juli**, Juniorlägertävling, Kalmar MK

**31/7-1/8**, Bollnäs MK

**31/7-1/8**, 2-dagars, Hede MK

## Karting

**3-4 apr**, Klippan Cup, KS Klippan

**10 apr**, Lördaxx 1, GKRC Team 13

**17-18 apr**, SKCC 1, Kristianstads KK

**20 apr**, Molles Kvällscup 1, Uddevalla KK

**1-2 maj**, SKCC 2, Kalmar MK

**8 maj**, Lördaxx/KCV, GKRC Team 13

**13 maj**, Glaspokalen, Wäxjö MS

**13 maj**, Klubbmästerskap, Uddevalla KK

**14-16 maj**, Lidköping Open, Lidköpings KK

**15 maj**, NC 1, Varggropens KRC

**21-23 maj**, MKR 2, Katrineholms MK

**22-23 maj**, SKCC 3/SKL, Jönköpings KC

**28-30 maj**, KCV, FMCK Borås

**5 juni**, Lördaxx 3, GKRC Team 13

**5-6 juni**, MKR 3, Katrineholms MK

**12-13 juni**, SKCC 5, Wäxjö MS

**12-13 juni**, Stockholm Race Weekend, Järfälla MK

**15 juni**, Molles Kvällscup 2, Uddevalla KK

**19-20 juni**, Gunnar Nilsson, Helsingborgs KK

**19-20 juni**, MKR 4, Rättvik RK

**26 juni**, Lördaxx 4, GKRC Team 13

**6 juli**, Klubbmästerskap 2, Uddevalla KK

**10-11 juli**, Semesterracet, Kalmar MK

**24-25 juli**, Norrlandscup 5 & 6, Jämtlands MK

## Racing

**21 mars**, Racingskolan, Malmö Sports Car Club

**9-10 apr**, MSLS, Östergyllen RC

**10 apr**, Förarkurs, Karlskoga MF

**10-11 apr**, Träning, Gotland Ring MSC

**17-18 apr**, Test, kurshelg, Stockholms Sportvagnsklubb

**17-18 apr**, Träning, Gotland Ring MSC

**24 apr**, KM 1, Malmö Sports Car Club

**24-25 apr**, Spring Break – Bus 1, Mittsverige MK

**25 apr**, Träning, Gotland Ring MSC

**30/4-2/5**, Vårracet, Mantorps MK

**7-8 maj**, MSLS, Östergyllen RC

**9 maj**, Träning, Gotland Ring MSC

**16 maj**, Träning, Gotland Ring MSC

**22 maj**, Mittsverige MK

**23 maj**, Träning, Gotland Ring MSC

**28-30 maj**, SSK-serien + SPVM, Stockholms Sportvagnsklubb

**30 maj**, Träning, Gotland Ring MSC

**5-6 juni**, NSHC, Karlskoga MF

**5-6 juni**, Träning, Gotland Ring MSC

**11-12 juni**, MSLS, Östergyllen RC

**11-13 juni**, Copenhagen GP, Svedala MK

**12 juni**, GPe Open, Gotland Ring MSC

**18-20 juni**, SSK-serien, Stockholms Sportvagnsklubb

**22-25 juli**, Raceweek, Stockholms Sportvagnsklubb

**31 juli**, Mittsverige MK

**31/7-1/8**, BMW Cup, BMC Club Schweden

## Radiostyrt

**28 feb**, Elbilsrace, Wäxjö MS

**29 maj**, Vetlanda RRC





# Folkkär folksport

När den här tidningen når prenumeranterna har folkracesporten i Sverige fyllt 40 år och fyra dagar.

Fenomenet, som ursprungligen kom från Finland, blev omedelbart en folkkär sportgren i Sverige. Och intresset för den fascinerande folksporten håller i sig, lika starkt som någonsin tidigare.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT & FOTO)

**F**olkrace, du har just fyllt 40 år i Sverige. Grattis!

En kylig söndag i februari 1981 kördes den allra första folkracetävlingen i Sverige. Evenemanget blev en braksuccé som fortfarande, efter 40 år, håller i sig.

En av initiativtagarna, Weine Holmberg från Västerås, avslöjade för sju år sedan i Bilspport

Rally&Racing om hur de första stegen togs.

– En bekant berättade för mig om en finsk breddsport som fritt översatt kallades "Var mans klass", eller "1.000-Marksklassen". (På den tiden hette finska valutan Mark).

Det handlade om en betydligt enklare form av rallycross där alla deltagare var tvungna





Här har vi honom, premiärsgränsen Inge Johansson tältande för Norrbo-pingst. Intervjuar gör spektorn Olle Johansson

**Inge Johansson vann Stock race-premiären med en bil för 1.500 kr**

## BILLIG, ROLIG, LYCKAD SATSNING

I Stock race ska så många som möjligt kunna vara med. Och premiären i Västerås bevisade att idén var riktig.

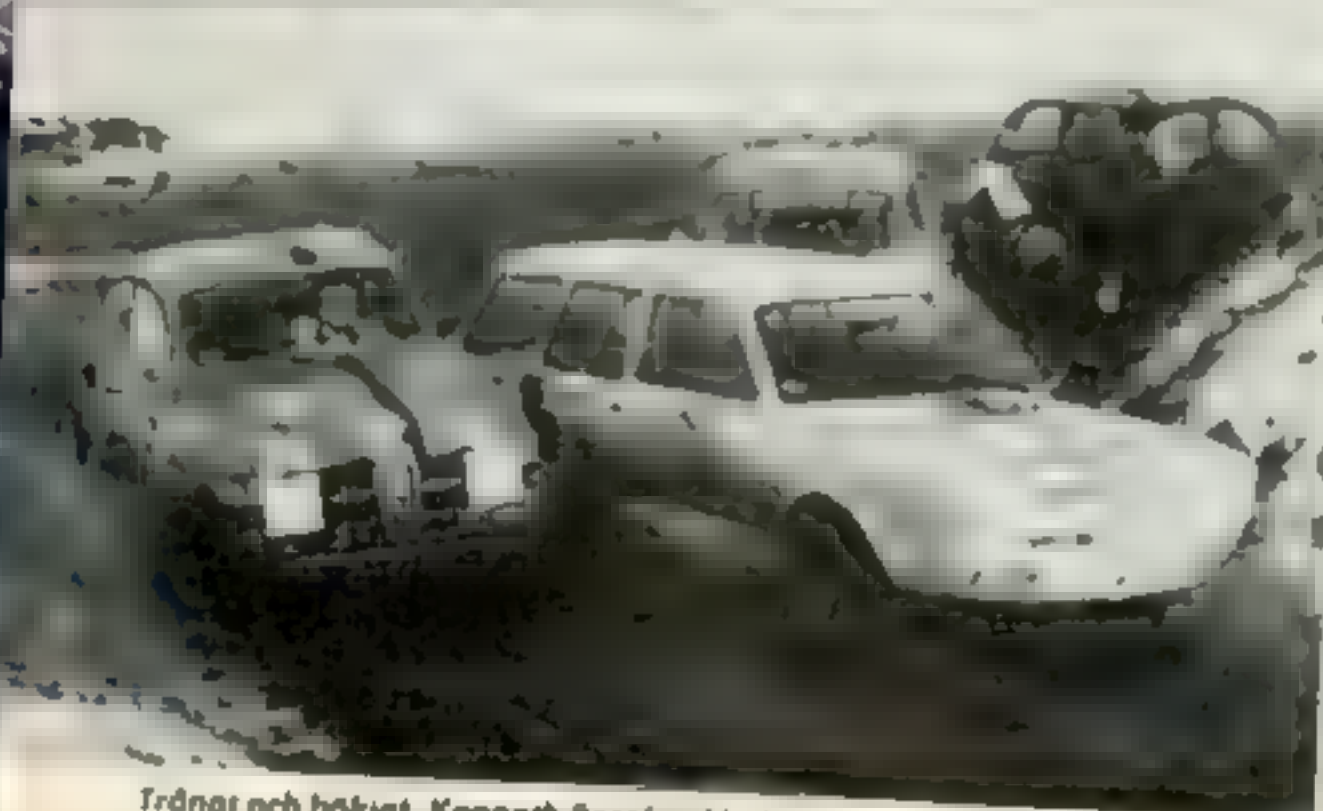
Inge Johansson från Söderköping skruvade ihop en bil för 1.500 kronor — och vann! Hans Saab kämpade mot 164 andra bilar. T.o.m jänkare ställde upp.

Men Inge var alltså snabbast. Gissa om han blev glad!

Fortsättning följer med ännu fler bilar. Stock race ser ut att bli en folkrörelse.



165 bilar kom till start i Sverige-premiären. Bästa tävling körde 22 mars. Och så den i Västerås. Då råkade man med ännu flera anmälningar



Trångt och bakigt. Kenneth Berglund leder 8-linjen med Sven-Olof Wahlqvist på utsidan. Tätt bakom följer tävlingssgränsen Inge Johansson

Stock Race-mantlade Inge Johansson. Enligt sig själv. Han råkade sitta på idén. Väst är det lockande. Heja skulle han försöka vara med redan i premiären i Västerås den 22 februari.

Inge fortsatte att mixa med 20-tummar. Det påminde honom om hur mycket han hade en gata.

Den egna serviceförmågan för IV och radioupparater krävde alla vänta arbetsmarken. Även kvartalet fick tas i anspråk.

Nej, egentligen hade han inte tid att bygga en tävlingsbil. I garaget i Söderköping fanns

en standard Bjornstrad. Saab V4. Det borde räcka.

### Frestelsen för stor

Då kom Inge att tänka på den andra V4:an, ett rostigt elan som skulle till skrotet.

Till slut blev frestelsen för stor. Han plockade fram svernen och lagade den vänta roten.

Det började likna något. Men än var det långt kvar innan Saab-civilt kändes tävling.

Bland annat fattades två mycket viktiga delar. Motor och vaxellada.

### Ren standardmotor

Några mer avancerade underverk kunde det inte bli frågan om. I Stock Race aktar man sig för att lägga ner stora pengar på bilar.

Det har man inte mycket för. En bil som går riktigt bra får man inte behålla speciellt länge. I samband med närmast ingens förbunder man sig att sälja en bil för 4 000 kronor.

En faktum som Inge tog med i beräkningen. Därför sa han på en helt standardmässig V4 motor från en Saab 95.

### Konkurrenskraftig?

Likadant med växelkådan. Den hade suttit i en 2-aktare. Saknade finesser som tävling och driftkraft.

De begagnade stordamparna från rally-V4 an kom väl till pass. Inredningen kompletterades med motorer, rugg, skid, fyr, punktskallen och eldskåp. Inge beundrade sitt verk. Godkänt. Men knappast någon konkurrenskraftig skapelse. De struntade han i. Viktigast var att ha roligt.

### Mest folkvagnar

I 1.500-kronors-bygget var klart



Anbud på gång. Totalt lämnades 11 anbud på åtta olika bilar. Attraktivast var en Renault Gordini ögd av Lars Davidson



Bilar med svensk motor är populära i Stock Race. Det bevisar den här bilden. Fyra VW och en Fiat 850 i hållig klubbning

### Iagom till premiären i Västerås.

Inge och hans Saab skulle konkurrera med 164 andra ekipage. Allt från små Fiat 600 till stora Mercedes 240.

Till och med en jänkare fanns med. En Nova.

Det stora startsläpet domnera des av folkvagnar i alla möjliga versioner. Populära på grund av sin startsnabbhet.

Inge såg sig omkring och blev imponerad. Det fanns gott om fräscha bilar.

— Jag skruade på att få köra två heat, säger han.

### Trafikkaos

Klockan åtta på söndagsmorgonen rullade första heatet ut till start. Redan då började åskådarna samlas.

Och värre skulle det bli. Låden kring den stora grusgropen tärnade.

När 7.000 betalande räknats in så polisen stopp.

Det var rena kaoset på vägarna. Situationen var ohälsbar.

Tävlingsledningen ringades ut öppna alla insläpp.

Därför vet vi inte den exakta publikciffran, säger Inge Berg. Vänd!

Faksimil ur Bilsport nr 6/1981



# fascinerar

att sälja sina bilar efter loppet om någon ville köpa.

Weine, som i slutet av 1970-talet var invald i Svenska Bilsportförbundets racingutskott, tände på idén. Det gjorde, inledningsvis, inte de styrande inom SBF.

— Men vi bjöd med några utvalda ur styrelsen och utskottet och åkte över till Finland för att se vad det

handlade om. Därefter fick jag i uppdrag att arrangera tre provtävlingar. Kravet var att garantera 30 startande i varje tävling.

**INTERNET** och sociala medier var inte uppfunnet. Därför skedde marknadsföringen via lokala kanaler, telefonkedjor och i tidningen Idrottsbladet.

Fem veckor senare, den 22 februari 1981, stod 164 bilar startklara i en stor grusgrop i Västerås!

Första heatet skulle flaggas iväg klockan åtta på morgonen och redan då var tillströmningen av nyfikna åskådare massiv.

Tidningen Bilsports Gert Karlsson var på plats och rapporterade:

— När 7.000 betalande räknats in så polisen stopp. Det var rena kaoset på vägarna och situationen var ohälsbar. Tävlingsledningen tvingades öppna alla insläpp och folkmassorna vällde in.

Den exakta publiksiffran är det ingen som vet. Men ryktet säger att uppemot 14.000 människor följde premiären med stora ögon.



NORRA EUROPAS STÖRSTA BIL- OCH MC-SHOW!

**BILSPORT  
PERFORMANCE  
SHOW**



# PÅKSÄNDNINGEN 2021

**CUSTOMMOTORSHOW.SE 2-5 APRIL**

Du kan se påksändningen  
på custommotorshow.se från  
långfredagen till annandag påsk  
med nya inslag varje dag.

## INNEHÅLL I SÄNDNINGEN

**Fredag:**  
Motorsport

**Lördag:**  
Performance & Custom

**Söndag:**  
Nostalgiskt

**Måndag:**  
Jubileumsspecial



**CUSTOMMOTORSHOW.SE**



BilSport Performance  
& Custom Motor Show



Förarna var allt från nybörjare till rutinerade rally- och rallycrossförare. Samt ett helt gäng finländare som kommit över för att visa hur tävlingsmomentet skulle gå till.

Startfältet bestod i huvudsak av startsnabba Folkvagnar i alla tänkbara versioner. Bland utmanarna fanns även en Chevrolet Nova, ett par små Fiat 600 och en stor Mercedes 230. Jodå, ett gäng Volvo och Saab skulle också ge järnet.

Mitt i villervallan stövlade 30-årige Inge Johansson från Söderköping runt. Han skulle egentligen inte varit med eftersom den egna tv-servicefirman krävde allt mer tid.

Men som den rallyförare han var kunde han inte motstå frestelsen. Inge hade monterat ihop en gammal Saab V4 som egentligen skulle skrotas.

**RECEPTET** var rostlagad kaross, standard V4-maskin, växellåda från 2-taktare utan varken diff-spärr eller tätstegning. Verket fullbordades av säkerhetsutrustning och begagnade stötdämpare från rally-V4:an.

Inge hade en sådan där dag då allt bara föll på plats. Tack vare två heatsegrar, en andra- och en tredjeplats hamnade han i C-final. Och via runner up-systemet tog han sig hela vägen till A-final där han efter ett par kurvor var uppe i ledning och vann!

Succé för Inge, som tävlade för Norrköpings MK, och minst lika stor framgång för den nya sporten. Det här kunde inte



Enkelheten, spänningen och dramatiken på banan bjuder åskådarna på bra show samtidigt som de spänstiga funktionärerna aktiveras.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Med klubbadresserna Lidköpings MSF och senare MK Kinda har Camilla Wernersson blivit folkracens okrönte drottning.

SBF blunda för. Tävlingsformen kallades initialt för stock race men döptes snart om till folkrace.

**EN MÅNAD** senare genomfördes nästa provtävling. Det sägs att det då var 375 förare som ville köra!

Fler tester behövdes inte. Folkrace var i Sverige för att stanna. Innan året var slut hade drygt 60 tävlingar arrangerats. Och en bit in på 1982 hade över 3.800 förarlicenser utfärdats.

Redan från början sattes regler som skulle hålla kostnaderna i schack. Viktigast var kravet på alla deltagare att ställa sin bil till försäljning för 4.000 kronor

efter tävlingen genom ett enkelt anbudsförfarande. Föraren skulle dock få behålla stol och bälte för att inte frestas att tumma på säkerheten.

Dessutom bestämdes snabbt att folkrace inte tilläts tävla om mästerskapsmedaljer, eftersom prestigen i dessa skulle accelerera kostnaderna.

Tävlingsreglerna var också tämligen enkla. Det viktigaste budskapet, som än i dag gäller, var att "du får inte använda framförvarande bil som broms".

Rikstäckande mästerskap har aldrig varit aktuellt i folkrace. Därmed har lokala serier och de

*"Folkrace betyder allt för svensk motorsport totalt sett. Den här sportgrenen fostrar bilbyggare och förartalanger."*

## ANDRÉAS ERIKSSON: "Folkrace betyder allt"



FOTO: MATTIAS LARSSON

• **ANDRÉAS ERIKSSON** är en maktfaktor i såväl svensk som internationell motorsport. Hans outtömliga energi och engagemang har betytt oerhört mycket för väldigt många.

År 2009 prisades han och Göran "Olsbergs" Henriksson för detta genom att tilldelas Bilsport Special Award.

I slutet av 1980-talet och början av 1990-talet körde Andréas 101 junior-tävlingar i folkrace. I dessa vann han 86 A-finaler och gjorde Nynäshamn-klubben MK Speed rikskänd genom sin dominans.

– Sedan ville jag vidare och försöka bli världsmästare i rally och så. Därför har jag inte kört mer än 10-12 folkrace som senior.

Rallysatsningen tog honom till svensk mästare i tyngsta klassen innan han växlade över till rallycross-EM. Och 2009 byggde han bilar för Pikes Peak där han också deltog som chaufför.

USA-äventyret skapade viktiga kontakter som lade grund för rallycrosssportens internationella utveckling.

Efter en rejäl rulltårta i Höljes-EM 2011 lade han förarkarriären åt sidan och har sedan dess byggt framgångsrika team

och inte minst varit initiativtagare till SuperCar Lites samt engagerat sig som stark drivkraft att skapa rallycross i USA och även VM-serien som startade 2014.

Men Andréas har inte glömt folkrace. Tvärtom!

– Hela min familj, alla vänner och bekanta kommer från folkrace. Min fru Maria träffade jag i en folkracedepå och våra båda söner (Kevin och Oliver) startade sina karriärer i sporten. Jag trivs fortfarande utmärkt i vilken folkracedepå jag än kommer till.

– Folkrace betyder allt för svensk motorsport totalt sett. Utan den sportgrenen hade Sverige varit en minoritet i internationell bilsport. Att vi som land dominerar rallycross globalt är ju tack vare allt vi har lärt oss i folkrace.

– Den här sporten fostrar bilbyggare och förartalanger. Du kan köpa en viss framgång, men du kan också bygga dig till framgång genom att vara duktig och ha tid i garaget.

Andréas har sett många förare utvecklas inom folkrace för att sedan ta sig vidare och bli stjärnor i såväl rally som rallycross och även racing.

Och han menar att det absolut inte är ett måste att gå vidare i karriären. Folkrace fungerar som ett utmärkt familjenöje där man kan stanna kvar för att tävla för sitt höga nöjes skull och knyta starka sociala band.

Under covid-19-pandemin har Eriksson jobbat hårt för att, som han säger, "ladda bössan" inför att allt kan återgå till något mer normalt igen.

Med sin sällsynta energi och kärlek till bilsporten har han så sent som under hösten 2020 varit i Jamaica för att lansera folkracesporten i Karibien.

Detta tillsammans med önationens rallycrossförare Fraser McConnell som bland annat tävlat för Andréas i RX2-serien.

– Sporten är utmärkt för att ge många möjlighet att testa biltävlingar i en nation där bilintresset är större än ekonomin, menar Eriksson som har flera år kvar innan han fyller 50 och ännu har mycket kvar att ge.

– Jag är bra på att dra igång och driva saker. Men nu för tiden funderar jag mer innan jag startar nya projekt. Fast jag är fortfarande lika stark som förr, och har jag bestämt mig för en sak finns det ingen som kan stoppa mig!



större festivaltävlingarna blivit viktiga att vinna. Det är här folk-raceförarna skriver in sina namn i historien.

Folkracesporten har fostrat en lång rad välkända motorsportstjärnor. Men framför allt har sporten i 40 år fungerat som ett utmärkt insteg att börja tävla med bilar. Och kanske allra mest som en fantastiskt trevlig form av socialt umgänge i depåer runt hela landet.

2019 arrangerades 339 folkrace-tävlingar på Sveriges cirka 130 banor. Totala antalet starter i dessa var imponerande 22.511 stycken.

Folk-race är med andra ord en mycket välmående 40-åring som med största sannolikhet kommer att stå sig väl i många år till.

Grattis!



## Folk-raceförare – se hit!

### 40 ÅRS FOLKRACETÄVLANDE

i Sverige har så klart skapat en mängd spännande, dråpliga och minnesvärda situationer.

Skriv några rader om ditt speciella folk-raceminne. Skicka med en bild som du har rättigheterna till.

Det kan bli mycket läsvärt och vore kul att publicera under jubileumsåret 2021.

Mejlboxen är öppen!

rallyracing@rallyracing.se.



FOTO: THOMAS LINDBERG

En av sportens riktigt stora förare är Tobias Svärd. MK Orion-föraren har ett flertal segrar i alla stora festivaler och cuper.

Långa köer av hugade bilspekulanter hör till folk-race och är en väsentlig essens i syfte att hålla nere kostnaderna.

**TRACTIVE**  
motorsport transmissions

RD905 Differential Volvo 1031 HT Drivaxel Volvo 240, 940 HT

## Sekventiell växellåda, rampdiff och drivaxlar

Gör som Patrik Flodin, SM-segraren i 2WD 2020 och utrusta din Volvo med Tractives RD905 växellåda, rampdiff och nytillverkade drivaxlar för Volvo 940 med grovre diameter vid splinesen in i differentialen, passar ej standard diff. Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | [www.tractive.se](http://www.tractive.se)

Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra



# De stora festivalernas Hall of Fame

NGK-MASTERS – KARLSTAD					
År	Senior	Junior	Dam	Veteran	
2005	Per Christensson, Kils MK	Johan Carlsson, Degerfors RC	Jenny Eliasson, Årjängs MK	–	
2006	Stefan Eliasson, Årjängs MK	Rasmus Persson, SMK Eda	Jenny Eliasson, Årjängs MK	–	
2007	Fredrik Lindberg, Dals MK	Andreas Olsson, SMK Eda	Jenny Eliasson, Årjängs MK	–	
2008	Andreas Dahlberg, Mora MK	Johan Eriksson, MK Ratten	Therese Lennartsson, Tomelilla MK	–	
2009	Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna	Andreas Wernersson, Lidköpings KK	Annelie Andersson, MK Team Treske	–	
2010	Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna	Sebastian Eriksson, Hagfors MK	Jeanette Kjäll, MSK Hammaren	–	
2011	Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna	Kevin Eriksson, MK Speed	Annelie Andersson, MK Team Treske	–	
2012	Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna	Kevin Eriksson, MK Speed	Jennika Jennerfors, Robertsfors MS	–	
2013	Martin Lundqvist, Fagersta MK	Kevin Eriksson, MK Speed	Sandra Hultgren, SMK Eda	Peter Eriksson, Vara MK	
2014	Tobias Svärd, MK Orion	Joel Olsson, SMK Söderhamn	Sandra Hultgren, SMK Eda	Roland Börjesson, Fjärås MK	
2015	Sebastian Eriksson, Hagfors MK	Tobias Flink, Hallsbergs MK	Sandra Hultgren, SMK Eda	Benny Olsson, SMK Helsingborg	
2016	Sebastian Eriksson, Hagfors MK	Emil Hultenius, Jönköpings MK	Jennie Käll, MSK Hammaren	Mats Magnusson, Karlskrona AK	
2017	Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna	Jonas Jonsson, Malungs MK	Louise Hultgren Sevius, Säffle MC	Bernth Granlund, Vara MK	
2018	Tobias Svärd, MK Orion	Hampus Enner, Likenäs MK	Camilla Wernersson, MK Kinda	Christer Larsson, Munkfors MC	
2019	Sebastian Eriksson, Hagfors MK	Hugo Sääf, MK Ramunder	Sandra Hultgren, MK Team Westom	–	

FOLKRACEFESTIVALEN – MOTALA					
År	Senior	Junior	Dam	Veteran	
1982	Yngve Tjörnbo, Tjust MK	–	–	–	
1983	Paul Sjöberg, Norrköpings MK	–	–	–	
1984	Bonny Larsson, Skeptuna MK	–	–	–	
1985	Jan Östberg, Norrköpings MK	–	–	–	
1986	Bengt-Göran Ålenmark, MK Kinda	–	–	–	
1987	Gert Steindorf, Västerås MS	Mikael Svensson, Bärke MK	–	–	
1988	Johnny Ellenius, Skeptuna MK	Jonas Wigren, SMK Valdemarsvik	–	–	
1989	Hans Flodin, SMK Motala	Mattias Karlsson, Karlstad MC	–	–	
1990	Nicklas Björkén, Skeptuna MK	Per-Anders Boberg, SMK Motala	–	–	
1991	Per-Anders Boberg, SMK Motala	Mattias Thörjesson, Ryds MK	–	–	
1992	Nicklas Björkén, Skeptuna MK	Peter Rabb, MSK Hammaren	–	–	
1993	Mats Hellberg, Skeptuna MK	Dennis Carlberg, Fjugesta MS	–	–	
1994	Mats Hellberg, Skeptuna MK	Tobias Söderqvist, AMF Årsunda	–	–	
1995	Mats Hellberg, Skeptuna MK	Peter Ljungborg, Kungsbacka MA	–	–	
1996	Borje Adamsson, MK Ramunder	Magnus Claesson, SMK Motala	–	–	
1997	Magnus Blom, SMK Motala	Jimmy Holmqvist, Gestrike RT	–	–	
1998	Tony Svensson, Skeptuna MK	Thomas Söderling, Östernärkes RMC	–	–	
1999	Per Christensson, Kils MK	Jonas Johansson, MK Ran	–	–	
2000	Anders Mattsson, Mälaröarnas MK	Micke Nyrönen, Småbacka MK	Marinette Andersson, Filipstads MC	–	
2001	Anders Avelin, MSK Hammaren	Fredrik Menck, SMK Motala	Anna-Karin Sparr, Mora MK	–	
2002	Staffan Gustafsson, Degerfors RC	Martin Lundqvist, Fagersta MK	Maria Johansson, Ölands MK	–	
2003	Fredrik Eliasson, Södra Lapplandens MK	Marcus Holm, Skövde MK	Maria Karlsson, Skeptuna MK	–	
2004	Mikael Andersson, MK Kinda	Gustaf Jansson, Rasbo MK	Maria Karlsson, Skeptuna MK	–	
2005	Dan Olsson, SMK Gävle	Andreas Thelaus, Karlstad MC	Jane Jacobsen, Danmark	–	
2006	Mikael Thiman, MSK Kvarnvingarna	Fredrik Andersson, MSK Hammaren	Anna Wilhelmsson, SMK Arboga	–	
2007	Benny Svensson, Skeptuna MK	Rikard Svensson, Ydre MK	Camilla Wernersson, Lidköpings MSF	–	
2008	Anders Avelin, MSK Hammaren	Magnus Björk, Rasbo MK	Camilla Wernersson, Lidköpings MSF	Christer Wännman, Rasbo MK	
2009	Mats Andersson, MK Kinda	Niklas Johansson, Finspångs MS	Caroline Olsson, Rasbo MK	Anders Andersson, MK Kinda	
2010	Benny Svensson, Skeptuna MK	Erik Bleckur, SMK Arboga	Caroline Olsson, Rasbo MK	Arne Walfridsson, MK Ratten	
2011	Johan Ingemarsson, Varbergs MK	Jocke Jonsson, SMK Söderhamn	Camilla Wernersson, Lidköpings MSF	Peter Jansson, Rasbo MK	
2012	Lasse Fältman, Ludvika MS	Robin Åkerstrand, Östernärkes RMC	Annelie Andersson, MK Team Treske	Arne Walfridsson, MK Ratten	
2013	Mattias Ledin, MK Kopparberg	Linus Leander, Säffle MC	Marinette Andersson, Filipstads MC	Arne Walfridsson, MK Ratten	
2014	Tobias Svärd, MK Orion	Simon Claesson, Skene MS	Therese Johansson, Rasbo MK	Robert Ohlsson, Rasbo MK	
2015	Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna	Linus Leander, Säffle MC	Petra Nordquist, MK Kopparberg	Bo Tordegård, MK Team Westom	
2016	Ulf Eriksson, Oskarshamns RRC	Marcus Johnsen, Laxå MK	Maja Larsson, Järbo MK	Olle Lundberg, Gestrike RT	
2017	Tobias Svärd, MK Orion	Adam Westlund, Gestrike RT	Camilla Wernersson, MK Kinda	Olle Lundberg, Gestrike RT	
2018	Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna	Adam Westlund, Gestrike RT	Camilla Wernersson, MK Kinda	Tomas Forslöv, Skeptuna MK	
2019	Tobias Svärd, MK Orion	Simon Gustavsson, Sunnansjö MK	Camilla Wernersson, MK Kinda	Michael Johansson, MK Speed	

SEMESTERRACET – VIMMERBY					
År	Senior	Junior	Dam	Veteran	Juniortjej
1981	Jan Östberg, Norrköpings MK	–	–	–	–
1982	Michael Johansson, Vimmerby MS	–	–	–	–
1983	Bertil Bergström, Tjust MK	–	–	–	–
1984	Ingen tävling	–	–	–	–
1985	Göran Arvidsson, Oskarshamns RRC	Joakim Eriksson, Ydre MK	–	–	–
1986	Egon Esping, Vimmerby MS	Stefan Törngren, MK Kinda	–	–	–
1987	Kenneth Gustavsson, Braås MK	Ulf Pettersson, Aneby MK	Meerie Andersson, Braås MK	–	–
1988	Per-Erik Åberg, Nybro AC	Morgan Olsson, Vimmerby MS	Anette Åberg, Nybro AC	–	–
1989	Mats Karlsson, SMK Valdemarsvik	Fredrik Gustavsson, Wäxjö MS	Meerie Andersson, Braås MK	–	–
1990	Ove Karlsson, Silverdalens MSK	Dennis Nilsson, Tjust MK	Lotta Larsson, Vimmerby MS	–	–
1991	Håkan Köhler, MK Kinda	Fredrik Andersson, Norrköpings MK	Anette Åberg, Nybro AC	–	–
1992	Kenneth Hallberg, Tjust MK	Veli Matti Pyykkönen, Eskilstuna MK	Karin Gustavsson, Nybro AC	–	–
1993	Conny Johansson, Fjugesta MS	Ulf Eriksson, Vimmerby MS	Ingela Svensson, Vimmerby MS	–	–
1994	P-O Leandersson, Nybro AC	Tomas Johansson, MK Ran	Maria Karlsson, Skeptuna MK	–	–
1995	Urban Bergström, Munkfors MC	Tobias Söderqvist, AMF Årsunda	Karin Leandersson, Nybro AC	–	–
1996	Bonny Larsson, Skene MS	Filip Eriksson, Fjugesta MS	Ingela Svensson, Borås MK	–	–
1997	Christer Sundström, Braås MK	Magnus Söderling, Östernärkes RMC	Karin Leandersson, Kalmar MK	–	–
1998	Jan Fornander, Forshaga MC	Timmy Milton, Falköpings MK	Eva Karlsson, Hallsbergs MK	–	–
1999	Joakim Karlsson, Skeptuna MK	Tomas Söderling, Östernärkes RMC	Maria Larsson, Skeptuna MK	–	–
2000	Fredrik Johansson, Vimmerby MS	Kristoffer Andersson, Dalby MK	Maria Larsson, Skeptuna MK	–	–
2001	Simon Johansson, Ydre MK	Sebastian Johansson, Ydre MK	Ingegerd Sjögren, Grimslövs MS	–	–
2002	Ronnie Hagestig, TIF Malmö Motor	Jonas Nilsson, Varbergs MK	Eva Karlsson, Hallsbergs MK	–	–
2003	Ronnie Hagestig, TIF Malmö Motor	Jonas Eriksson, Vara MK	Maria Johansson, Vara MK	–	–
2004	Morgan Ericsson, Karlskrona AK	Robin Nilsson, Likenäs MK	Linda Hagström, MK Ran	–	–
2005	Kenneth Gustavsson, Braås MK	Patrik Larsson, Hällefors MK	Ingela Svensson, Borås MK	–	Nettan Åberg, Karlskrona AK
2006	Peter Fransson, Vimmerby MS	Jonas Karlsson, Karlskrona AK	Ingela Svensson, Borås MK	–	Therese Lennartsson, Tomelilla MK
2007	Jimmi Elofsson, Vimmerby MS	Marcus Hellberg, Laxå MK	Maria Johansson, Vara MK	Classe Wennmark, Rasbo MK	Malin Palmqvist, Fagersta MK
2008	Morgan Ericsson, Karlskrona AK	Robin Larsson, Skene MS	Camilla Wernersson, Lidköpings MSF	Ove Karlsson, Eksjö FRC	Jennie Käll, MSK Hammaren
2009	Niclas Bergström, Umeå AK	Hampus Böe, Filipstads MC	Maria Karlsson, Skeptuna MK	Börje Adamsson, MK Ramunder	–
2010	Freddie Gustavsson, SMK Valdemarsvik	Sebastian Eriksson, Hagfors MK	Therese Lennartsson, Tomelilla MK	Lars Israelsson, Vansbro MK	–
2011	Jimmi Elofsson, Vimmerby MS	Victor Johansson, MK Falcon	Pyret Öhrn, SMK Söderhamn	Leif-Inge Lod, Vimmerby MS	–
2012	Morgan Ericsson, Karlskrona AK	Jesper Sundström, Vimmerby MS	Jennika Jennerfors, Robertsfors MS	Håkan Köhler, Norrköpings MK	–
2013	Ulf Eriksson, Oskarshamns RRC	Jesper Sundström, Vimmerby MS	Linda Claesson, Norrahammars MK	Kenneth Karlsson, Skeptuna MK	–
2014	Mikael Thiman, MSK Kvarnvingarna	Markus Hansson, Karlskrona AK	Camilla Wernersson, Lidköpings MSF	Kent Mattisson, Vimmerby MS	–
2015	Jimmy Andersson, Alingsås MK	Markus Hansson, Karlskrona AK	Maria Karlsson, Skeptuna MK	P-O Leandersson, Kalmar MK	–
2016	Tobias Svärd, MK Orion	Sebastian Dahl, Hästveda FRC	Camilla Wernersson, Lidköpings MSF	P-O Leandersson, Kalmar MK	–
2017	Tobias Svärd, MK Orion	Emil Bondesson, Tomelilla MK	Camilla Wernersson, MK Kinda	Lars Björk, Skeptuna MK	–
2018	Peile Wilén, Strängnäs AMS	Wilmer Westerling, MK Kinda	Maria Karlsson, Skeptuna MK	Jonny Wall, Vadstena RRC	–
2019	Tobias Svärd, MK Orion	Leo Sandberg, Ulricehamns MK	Camilla Wernersson, MK Kinda	Urban Bergström, Tväråns IF	–





# Mitt i teamets

Hjärtat i familjen Solbergs motorsportsatsning är baserat i en stor herrgårdsbyggnad i Mitandersfors. Här, på svenska sidan alldeles intill norska gränsen, grundläggs framgångarna genom noggrann planering i en avslappnad atmosfär.

Efter Petter och Pernillas många år av succé i rally och rallycross är fokuset nu på sonen Oliver som är mitt i språnget in i en internationell elitkarriär.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), TONY WELAM (FOTO)

**F**lera gånger under intervjun tittar Petter på Pernilla och berömmar hennes insatser för det framgångsrika familjeteamet. De kompletterar varandra och båda brinner för såväl motorsporten som företagandet och familjelivet.

Paret träffades 1998, och självklart var det rally som förde dem samman.

Pernilla hade kört flera år i Volvo Original Cup och just startat sin andra säsong i Grupp N-Mitsubishi. Med ett Tjej-RM-guld på meritlistan hade hon

gjort flera SM-race, en handfull internationella EM-tävlingar och ett par VM-startar. Hon var en snabb förare som satsade ambitiöst på sin karriär.

Petter hade skrivit bilsportshistoria redan som 13-åring, då han blev den dittills yngste norske mästaren någonsin – i radiostyrd bilsport.

**I BÖRJAN AV** 1990-talet körde han folktrace (bilocross i Norge) och därefter rallycross på nationell nivå.

Alla pengar han hade gick åt till biltävlingar. Som 18-åring körde han en billig Fiat 650 som privatbil.

– Då tankade jag för 50 kronor i veckan. Mer hade jag inte råd med.

Rallydebuten klarade han av så sent som 1996, med en Volvo 240 Original Cup-bil. Med glödande passion skapade han sig möjlighet att byta upp sig till fyrhjulsdrevna Toyota Celica Turbo inför 1997 och blev då femma i norska mästerskapet.

– Jag tog en stor risk och satsade mycket mer pengar än jag hade. Om jag inte hade klarat att komma dit jag siktade kunde mitt risktagande ha förstört min karriär och påverkat min ekonomi negativt under många år framåt, konstaterar Petter och tillägger:

– Och chansen då, att en norrmän skulle klara det jag gjorde, var ju nästan lika med noll.

Med facit i hand löste det ju sig med den saken. Solberg kom att





Team Solbergs kontor är trivsamt. Här finns inte mycket som avslöjar att internationella framgångar i motorsport skapas i det här rummet.

# kärna

bli rallyvärldsmästare i högsta divisionen 2003 och dubbel rallycrossvärldsmästare 2014-2015.

**I NORSKA** EM-deltävlingen Rally Finnskog, halvvägs in i februari 1998, hade Pernilla blivit tvåa i Grupp N och åtta totalt. Tävlingsens totalsegrare hette Petter Solberg.

– Alla ekipage samlades vid en regrouping innan vi skulle köra ner till målrampen i Kongsvinger, minns Pernilla.

Petter var segerrusig, fylld av självförtroende och gick omkring och pratade med andra förare.

– Du vet, jag var ju kaxig och hade en fin bil och sådär, kommenterar han nu, 23 år senare.

Pernilla gratulerade honom till segern och då bad han om en kram. Sedan var det inte mer med det.

Tre månader senare, i samband med South Swedish Rally, satt Pernilla och hennes co-driver Ulrika Mattsson i sin bil och såg Petter och hans kartläsare Cato Menkerud en bit bort.

Pernilla berättar vad hon sa till Ulrika då:

– ”Men gud, han är allt lite söt.” Varpå Mattsson svarade: ”Näe, jag tycker hans kartläsare är mycket finare”.

Nästa gång deras vägar kom att korsas var i samband med SM-tävlingen i Östersund samma år. Pernilla hade kört vrålfört och

bland annat slagit sträckrekord på klassiska Husås-Andviken.

Även Petter, i en Grupp A-Celica, hade fått däng på sträckan av Pernillas Grupp N-Mitsubishi.

– Ja, ja. Jag hade slappnat av eftersom jag ledde så stort, säger han och börjar skratta när minnet kommer på tal.

Vid tävlingens festliga avslutningsmiddag seglade Petter fram till Pernilla med jordens självförtroende och sa ”Dig ska jag dansa med i kväll”.

– Men han kom ju aldrig för att dansa. Nästa gång jag såg honom var på båten över till England inför VM-rallyt i slutet av november.

Pernilla stod i kö i taxfree-butiken när Solberg dök upp bakom, lade händerna om midjan på henne och frågade om hon kom ihåg honom. Sedan dess har de varit ett par.

**ÅREN 1999-2000** tävlade Pernilla flitigt i såväl Sverige som Norge och i VM där hon sammanlagt gjort 14 starter. Samma säsonger VM-tävlade Petter för Ford och i slutet av år 2000 fick han sitt Subaru-kontrakt.

2001 blev Pernilla gravid och beräknades föda parets barn, Oliver, sent det året. Men den lille knatten hade förfärligt bråttom redan då.



I september var Petter i Nya Zeeland och VM-tävlade. Samtidigt hade Oliver bestämt sig för att komma ut och möta världen, tre månader för tidigt!

Pernilla höll Petters team (Prodrive) informerade om den akuta situationen. De valde att inte störa honom med information om dramatiken på hemmaplan förrän i rallyts absoluta slutskede.

I stressen för att komma hem så snart som möjligt vann han de tre avslutande sträckorna.

– Så fort vi kom i mål på sista sträckan parkerade jag bilen och fick skjuts till flygplatsen. En halvtimme innan jag gick på flyget fick jag besked om att Oliver hade fötts.

**DEN FLYGRESAN** tvärs över jordklotet måste ha varit en nagelbitare för VM-stjärnan.

Efter den mycket tidiga förlösningen tillbringade både Pernilla och Oliver nästan tre månader på sjukhus. Något som såklart påverkade den nyblivna mamman:

– Hela min livsinställning totalvändes. Rally hade varit mitt allt och det enda viktiga för mig. Helt plötsligt blev den här lille krabaten det viktigaste, även om jag fortfarande älskade rallysporten.

Pernilla kom aldrig tillbaka som förare på hög nivå. Medan Petter fortsatte sin framgångsrika karriär och ofta var på resande fot axlade Pernilla ett stort ansvar hemma.

– Hon är mentalt stark och var extremt fokuserad på att Oliver skulle ha det bra, kommenterar Petter.

Men det dröjde inte länge förrän hon var tillbaka vid sin blivande makes sida i den internationella motorsportmiljön.

**OLIVER VÄXTE** snabbt till sig och på senvintern 2002 fick han följa med sina föräldrar på sitt livs första flygresa med destination Prodrive i England.

I april fyllde pojken sju månader. Då besökte han Cypern och sitt första VM-rally på plats.

– Därefter var han ofta med på tävlingar utomlands eftersom jag arrangerade resor till rally-VM, berättar Pernilla som ibland tog hjälp av tjejkompisar som hängde med och passade gossen.

Tydligen var det lilla barnet alltid tyst och lugn när de åkte runt i hyrbilar för att reka buss-parkeringar, restauranger och sträckor.

– Hör! Han fick erfarenhet av VM-sträckorna redan då, utbrister Petter med ett brett leende.

Paret gifte sig i augusti 2003 och i november samma år blev Petter världsmästare i rally med en poängs marginal till Sébastien Loeb.

**ÄREN GICK.** Familjen bodde en längre period i Monaco och Oliver gick i fransk skola i flera år.

2012 överraskade Pernilla sin son när hon tog med honom till Nya Zeeland för att se Petter VM-tävla med en Ford Fiesta WRC.

– Jag hade aldrig varit i det landet och dessutom såg det ut som att det skulle bli sista året på länge som VM kördes där.

På skolavslutningsdagen packade mor och son innan de drog iväg till flygplatsen.

– Bästa resan jag har gjort i hela mitt liv, slår Oliver fast och fortsätter:

– Vi hade så kul! Såg på rally, var ute på äventyr och fick uppleva massor.

Som litet barn hade han ju varit med nästan överallt. Men när skolan började kunde inte pojken hänga med på samma sätt.

– Då var han inte "happy", minns Pernilla. Och det var väl inte jag heller. Det var en av anledningarna till att vi flyttade hem till Sverige igen.

**FÖRÄLDRARNA** hävdar att de aldrig pushade Oliver att hålla på med motorsport.

– Nej, jag är lite gammaldags. Tycker det är viktigt att ha ett eget intresse och en egen vilja, menar Petter.

Sonens sug efter att hålla på med bilar växte fram av sig självt och 2008 började han så smått



tävla i crosskart. 2010 ordnade Pernilla alla förutsättningar för att grabben skulle kunna tävla mer regelbundet.

– Jag skaffade husbil, hund, en 85 cc-kart och kuskade land och rike runt med honom. Petter var med så ofta han kunde.

Familjen beskriver crosskart-tiden som fantastisk och att de hade väldigt trevligt med många andra föräldrar i depån. Och ungarna hade nästan roligare bredvid banan. När de skulle köra hände det att de lirade fotboll eller satt i någon husbil och spelade spel.

– Eller lekte med leksaksbilar i någon vattenpöl, säger Oliver och skrattar.

Petter berättar hur familjerna hjälpte varandra med kartarna

och hur han började uppleva gamla minnen.

– Jag älskar husbilslivet men har aldrig haft körkort för tunga fordon. I stället har Pernilla fått köra och jag har njutit. Det var som förr, när jag och min bror Henning körde rallycross nationellt. Då var hela familjen med ute i depåerna. Vi bodde i tält och hade hur trevligt som helst.

Givetvis har Oliver's föräldrar stöttat och supportat honom från början. Men passionen har han odlat själv, utan att ha blivit styrd.

**PETTER FÖRKLARAR** hur Oliver alldeles själv började jobba med sponsorer, redan som barn.

– Vid sidan om crosskart spelade han hockey och ringde



FOTO: THOMAS LINDBERG

Säsongen 2000 hade inte Petter fullt VM-program. I Spaniens VM-deltävling var han på plats för att ge flickvännen Pernilla goda råd. Dock bröt hon med tekniska problem i Grupp N-Mitsubishin under andra dagens sista sträcka.



Sanna rallyentusiaster slutar aldrig att tävla. Med Pernilla som co-driver i ytterst potenta BDG-Escorter har Petter vunnit Rally Sweden Historic fyra gånger. Bilden är från senaste segern, i februari 2019.





Tre veckor innan Oliver fyllde tre år var han på plats i Japan för att hjälpa pappa Petter att vinna 2004 års upplaga av VM-rallyt med start och mål i Obihiro.

Bauer för att be om klubbort mot att de fick ha dekalerna på karten.

– I utbyte mot ett märke på overallen fick han ett stort verktygsset av Tools och som tolvåring satt han på möte med DC Shoes och lyckades få en liten deal med dem. Han hade med sig en presentation som han gjort själv och jag var inte ens med på det mötet.

Oliver testade till och med att ringa marknadschefen på Apple i Norge. Fast där fanns ingen möjlighet att få hjälp.

Pernilla och Petter betonar att drivet måste komma från honom själv, att det inte blir bra i längden annars.

– Ska du hålla på i många år måste du själv lära dig marketing och sponsarbete. Du måste ta vara på dina samarbetspartners och ge mer tillbaka än vad de räknar med, säger Petter och fortsätter:

– Jag tror också att det var väldigt viktigt att Oliver redan i tidig ålder satt själv på möten med företag. Det ger ömsesidig respekt och de får en förståelse för hurdan han är som person.

Pernilla nickar och fyller i:

– Vi ska inte fråga åt honom. Det är ju honom de ska vilja samarbeta med.

Oliver är fortfarande i allra högsta grad delaktig i arbetet med sina samarbetspartners.

– Jag kan ju ringa och prata med företag. Men nu handlar det

om helt andra summor och rena kontraktsskrivningar, så nu har mamma och pappa blivit mycket mer involverade i det arbetet.

**UNDER 2020** tävlade Oliver i WRC 2 för Skoda Motorsport. Inte som fabriksförare, men med väldigt bra hjälp.

Och för att få erfarenhet av olika tävlingar, kunna testa regelbundet och bli mer komplett, drev familjen även en privat satsning där framtidsloftet rattade Volkswagen Polo R5.

R5-Polon och den trailer som användes när VW:n kördes ägdes och underhölls av Solberg. Det kostar pengar och därför måste Oliver jobba intensivt med sina samarbetspartners.

– Jag tar inte ut någon lön och jag bor hemma. Pengarna vi får in går oavkortat till motorsporten.

Teamet kring Oliver styrs från herrgårdsbyggnaden i Mitandersfors och verkstaden i Torsby.

– Vi driver det precis lika seriöst som när vi höll på med rallycross-VM, fast med betydligt mindre personalstyrka, förklarar Pernilla.

Hon själv tar hand om korrespondens, anmälningar till tävlingar och kontrakt. Helena på verkstaden hanterar logistik, bokningar och biljetter.

Kontorsjobbet tar mer tid än de flesta kan föreställa sig. Skillnaden mellan att tävla i VM, jämfört med SM och EM, är

# Starta din prenumeration redan idag!

Med **löpande kortbetalning** betalar du enkelt din prenumeration och sparar pengar jämfört med butikspris.



## 65:-/tidning

**Enkelt** - pengarna dras automatiskt från ditt kontokort den 27:e inför varje nummer av tidningen.

**Prisvärt** - du betalar bara 65 kr per tidning jämfört med 89 kr i butik.

**Bekvämt** - du missar inget nummer av tidningen och får den bekvämt hem i brevlådan.

**Valfrihet** - du kan när som helst avsluta din prenumeration.

Beställ på  
**rallyracing.se/prenumerera**  
eller ring vår kundservice på 0455-30 29 30



gigantisk. En stor del av arbetsbördan ligger inför tävlingarna. Inte minst att vara påläst.

– All dokumentation! Regelverk för bilarna, tilläggsregler för tävlingarna och senaste året har vi dessutom haft ett helt regelverk för covid-19 att förhålla oss till.

– Oftast är jag inte stressad, men det var en period under 2020 som jag inte tyckte det var riktigt kul. Jag kände inte att jag hann med, trots att vi har så mycket rutin från många år tillbaka, avslöjar Pernilla.

– När det har känts övermäktigt har jag undrat hur i hela friden mindre team ska klara av att läsa på och hinna med allt.

**PETTER ÄR** erkänt duktig på det tekniska kring bilarna och ägnar mycket tid i verkstaden.

– När jag började tävla hivade vi in ett par däck i servicebilen, kopplade på släpet och åkte. På den här nivån krävs ett helt annat jobb. Vi är perfektionister och jobbar mycket med detaljer för att det inte ska dyka upp oväntade problem, förklarar Petter som har ett par mekaniker som jobbar mer eller mindre heltid. Styrkan utökas med inhyrd personal när det är tävling.

– I verkstaden har vi folk som jobbat med mig förr och vet vilken nivå vi vill hålla. Vi dubbelkollar, trippelkollar. Öppnar växellådor och har isär drivaxlar efter varje tävling. Mycket mer än vi egentligen behöver.

Den trefaldige världsmästaren menar att verksamheten omsätter så mycket pengar att ett misstag eller onödigt slarv blir väldigt kostsamt.

Dessutom pågår en ständig jakt på snabbare sträcktider, även i verkstaden.

Varenda pinal, även homologerade, som kommer i kartong packas upp och vägs. Vid ett tillfälle har Petter skickat tillbaka fälgar till en tillverkare för att de var 25 gram för tunga.

I Citroën Xsaran som han vann två VM-titlar i rallycross med var bultarna i motorn av

titan, vilket sparade fem kilo. I samma bil hade avgassystemet och kardantunneln all vikt mellan hjulaxlarna medan ytterdelarna av avgassystemet var superlätta. För att få rätt placering av vikten.

– Många mäter corner weight (vikten på varje enskilt hjul) och är nöjda om den ser bra ut. Men var ligger vikten egentligen? Var är viktens "X-point"? Många placerar mutterdragare och domkraft för högt. Eller placerar reservhjulet för långt bak i bilen och dessutom med fälgsidan uppåt. Tänker du rätt kring alla små detaljer kan du tjäna mycket tid utan att det kostar en enda krona, bedyrar Petter och tillägger:

– Om du inte behärskar de små detaljerna kan du inte heller förstå bilens helhet fullt ut.

**ÄNDA SEDAN** perioden i crosskart har Petter ägnat gott om tid åt att instruera och förklara för Oliver. Det har gjort sonen mycket kompetent att snabbt avgöra om en tävlingsbil känns bra eller inte. Och vad som behöver göras för att få bilen ännu bättre.

– Jag har sagt till honom att han ständigt måste vara delaktig i ingenjörernas arbete. Därför är jag än så länge alltid med när han testar. För att arbetet med Oliver's bilar inte ska dra iväg i fel riktning på grund av exempelvis språkförbistring eller att de inte tror att Oliver förstår sig på tekniken.

– Pappa och jag har alltid jobbat ihop och han ser direkt på mig hur jag känner och hur jag vill ha bilen, menar Oliver.

Han skruvar inte mycket själv, men kan utföra en hel del mekaniska jobb när nöden kräver. Desto mer tid lägger unge Solberg på att skapa bilens interiör (stol, ratt och sådant) exakt som han vill ha den. Och i verkstaden gör han enklare jobb som annars tar dyrbar tid från mekanikerna.

Oliver berättar att crosskart-tiden var mycket lärorik.

– Då provade vi allt. Varenda fjäder, dämpare, munstycke och

*"Tänker du rätt kring alla små detaljer kan du tjäna mycket tid utan att det kostar en enda krona. Om du inte behärskar de små detaljerna kan du inte heller förstå bilens helhet fullt ut."*

Clean och effektiv. Stora tankar och väl planerad attack. Solberg och Oliver har kört till Rally Sweden 2020. Petter och Oliver tredje VM-titlar i Rallycross.

nål du kan tänka dig har vi testat. Vi jobbade med olika bromsar, geometri, körbarhet och progression i bromsarna.

Att Oliver haft, och har, en stor fördel tack vare sina engagerade föräldrar och deras kontaktnät är helt klart. De har kunnat lära honom hur mycket jobb som krävs, vad för jobb som måste göras, körteknik och vilken typ av utveckling, såväl tekniskt som mentalt, som kan och måste ske.

**MEN TILL SIST** kommer det ändå till punkten att Oliver själv måste ta vara på möjligheterna, jobba hårt och prestera både i och utanför bilen.

Petter, som är historiskt framgångsrik i rally och rallycross,

berättar att Oliver vill ha sin bil neutralt inställd och lättkörd.

– På en testväg kan vi ställa in hans bil så den blir mycket snabbare. Men bilens setup i kombination med hur han skriver noterna måste fungera en hel tävling. Det handlar mycket om att kunna ta vara på sina däck. För att bli snabb över ett helt rally måste du lära dig hur du ska bromsa in i svängarna och hur du ska åka ut ur dem. Därför ska varken noter eller bilens inställningar vara alltför aggressiva.

Den unge värmlänningen beskriver sin körstil som clean och effektiv med attack.

– I bilen är jag lugn och sällan stressad. Lugna ratt rörelser. Jag planerar alltid min körning och



Petter har mångårig erfarenhet av framgångsrikt biltävlande på absolut högsta nivå. Därför är det ovärderligt för Oliver att ha med sin pappa både vid test och tävling.



SuperCar-titeln i RallyX Nordic 2018 var en av Oliver's största framgångar så långt i karriären. Givetvis firades detta i äkta "Solberg-style" av far och son "Hollywood".

FOTO: RALLYX NORDIC PRESSRELEASE





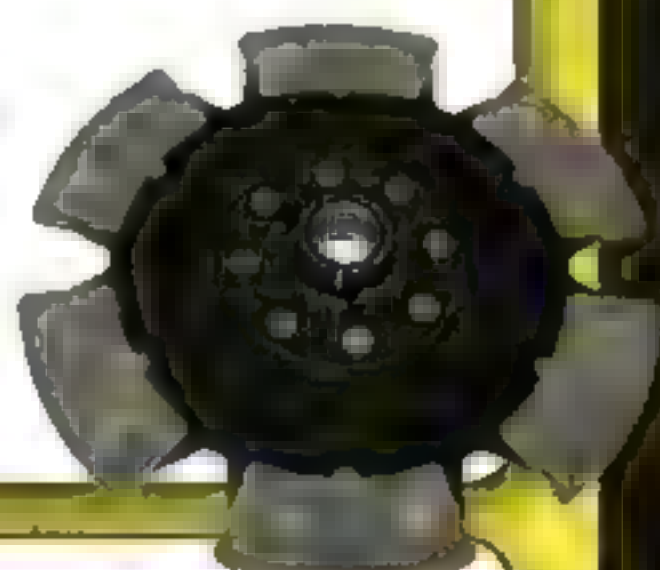
www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35



3" kardan med 1350-knutar 6195:-  
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP

Håller vad dom  
lovar!



220 volts däckskärare  
1495:-

Suverän maskin för att  
trimma t.ex. folkracedäcken  
eller förlänga livet lite på  
hojdäcken!

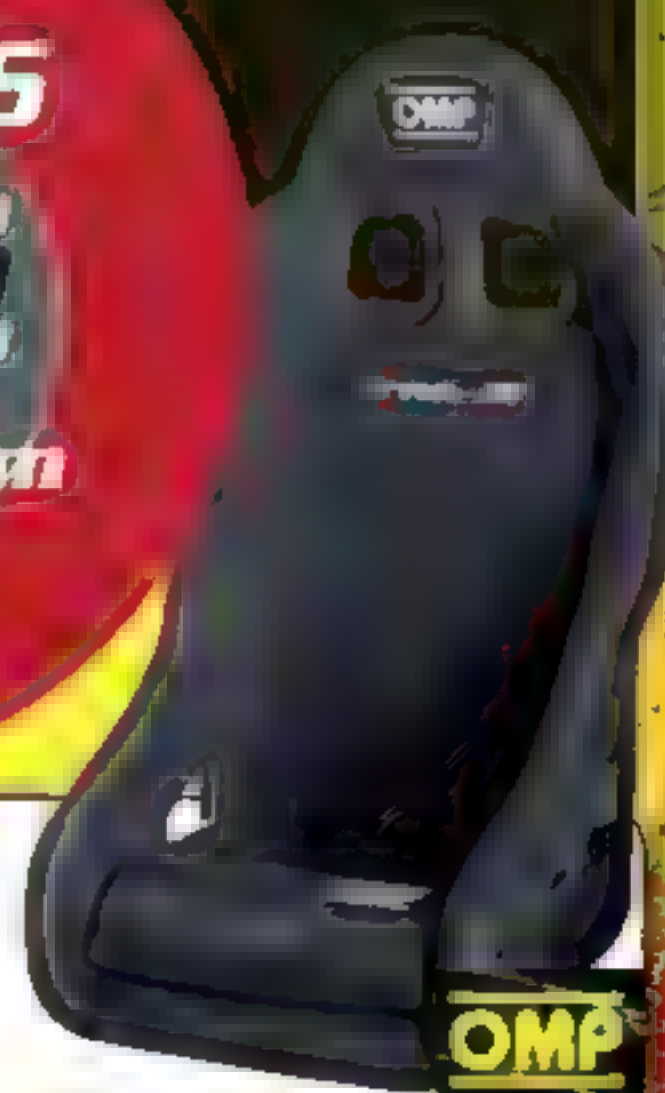


Dalhems 50år

Runt 1975 skaffade vi den  
första moderna bromsbänken i  
Skandinavien.  
Det underlättade arbetet  
med motortrimningen av  
hobbybilarna som det tävlades  
med både på grusvägar i skogen  
och på motorbanan.



OMP TRS  
FIA sto från 3090:-



Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

# Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35

INGVAR GUNNARSSON  
**MOTORSPORT AB**  
SPECIALTILLVERKADE DELAR FÖR MOTORSPORT



Välkommen att kontakta oss för mer information!

GUNNARSSON MOTORSPORT AB  
Öxnevallavägen 15, 519 97 Öxnevallå  
+46(320)80690 info@igmab.com





Mellan de båda bilderna från Mitandersfors skiljer nästan på dagen 10 år och inte mer än kanske 50 meter. På lilla bilden från 2010 har Oliver pappa Petter som sparringpartner i gymmet. Nu har den lille killen blivit en stor kille vars glödande passion stöppas av föräldrarna. Hur ser det ut om vi gör ett återbesök i november 2030? Är Pernilla och Petter fortfarande till ytterligare en generation Solberg då?



Jag har inget problem alls med mitt sätt att leva.

Pernilla förklarar vidare att de gör mycket för att skapa familjekänsla tillsammans med alla i teamet som har detta som livsstil och ofta är hemifrån.

**DET FLERA TIMMAR** långa samtalet med familjen Solberg tog plats runt deras matbord hemma i Mitandersfors.

Utanför fönstren var det disigt och kvällsmörkret blev allt tydligare. Plötsligt stannade en bil till på vägen utanför och någon sträckte på halsen och tittade in på gården. Sedan körde de vidare.

Petter, Pernilla och Oliver reagerade inte nämnvärt. För dem är det vardag. Det är normalt i deras tillvaro.

Vi avrundade vårt besök och tackade för gästfriheten. Pernilla satte sig vid datorn för att fortsätta jobba administrativt inför kommande tävlingar.

Det hade hunnit bli sen fredag eftermiddag och far och son gick alldeles säkert till rummet med simulatort för att mäta sina krafter mot varandra på någon virtuell sträcka och ha timplånga diskussioner om setup även för den digitala bilen.

Dagen efter kom ett sms från Petter, med glada smileys och en uppmaning att hälsa hem till familjen.

Sådana är Solbergs. Välskända och mycket populära över hela världen. Samtidigt omtänksamma och alldeles vanliga. ●

*LÄS MER i förra utgåvan av BilSport Rally&Racing (1/2021). Där får du läsa Olivers story om sin uppväxt och sina tävlingsframgångar.*

► pappa har lärt mig hur viktigt det är att jobba extremt mycket och noga med mina noter. Har du inga bra noter så kör du inte bra. Hur jag skriver mina noter påverkar helt hur jag kommer att köra.

Petter beskriver sin son som tekniskt kunnig, att han förstår hur en bil ska vara inställd och att han är perfektionist med sina noter. Han menar att den som har hela det paketet kan köra fort överallt, även på helt nya tävlingar och sträckor.

Bland annat är det ytterst viktigt att redan under rekog-

noseringen kunna bedöma hur vägarna kommer att se ut när de går som sträckor för andra gången. Var kommer nya spår och stenar finnas? Var har de andra genat? Var kan det bli mer eller mindre halkigt?

**BÅDE I SVERIGE** och Norge har Oliver fått stor uppmärksamhet. Dels genom vanlig press. Men även tack vare långfilmslånga dokumentären "Born2Drive" och tv-serien "Team Solberg".

Dessutom togs han med i Svenska BilSportförbundets

juniorsatsning redan i tidig tonår och han är så klart uppvaktad av Norska BilSportförbundet.

På frågan om han känner att han gått miste om en "vanlig" ungdom och uppväxt svarar Oliver snabbt:

– Vad är ett "vanligt" liv? Den frågan har pappa också fått i alla år. Klart att man måste offra något för att få göra det jag gör. Men det här är ju vår familjs sätt att leva. För oss är den här livsstilen helt normal och jag umgås ju med mamma och pappa både på tävlingarna och här hemma.

## Snabba fakta **PERNILLA SOLBERG**

**Född:** 1973-02-16.

**Bor:** Mitandersfors.

**Familj:** Petter och Oliver.

**Yrke:** Teamchef, vd.

**Hobby:** Rally.

**Klubb:** MK Ratten.

**Musiksmak:** Allt. Ny pop och lite techno. Bästa bandet är Pink Floyd.

**Läser:** Periodvis lyssnar jag mycket på ljudböcker.

**På nätet kollar jag:** Mycket Netflix.

**Äter helst:** Jag äter allt, men favorit är riktigt hemlagat som mamma gör. Typ älgstek och sås eller rotmos och fläsklägg.

**Dricker gärna:** Tycker om öl.

**Tre favoritprylar:** Datorn och bilen. Telefonen är ingen kär pryl, men en livsnödvändighet.

**Tävlingsdebut:** Karläsare åt pappa Per-Inge i Sandviken 1991.

**Antal tävlingar:** 14 VM-startar i rally som förare. I övrigt ingen aning. Några hundra kanske.

**Favorittävling:** Rally Finland. Det är alltid så roligt där. Häftiga vägar och härlig atmosfär.

**Privatbil:** Volvo XC90.

**Främsta meriter:** Vann Tjej-RM i rally 1996, SM-tvåa i Stora Grupp N 1999 och norsk rallymästare i Grupp N 2000.

**Utmärkelse:** BilSport Award – Årets rallyjunior 1998.

Pernilla och Petter firar efter rallycrossseger i Portugal 2014.



## Snabba fakta

### **PETTER SOLBERG**

**Född:** 1974-11-18.

**Bor:** Mitandersfors.

**Familj:** Pernilla och Oliver.

**Yrke:** Allt i allo.

**Hobby:** Oliver!

**Klubb:** KNA Indre Østfold.

**Musiksmak:** Allt möjligt.

**Läser:** Bildtidningar.

**På nätet kollar jag:** Motorsportresultat och ekonomisidor.

**Äter helst:** Spagetti, kött och tacos.

**Dricker gärna:** Ett glas vin eller kaffe och en liten konjak.

**Tre favoritprylar:** Porschen, McLaren och Pernilla.

**Tävlingsdebut:** Ett folktrace, 1992 eller 1993.

Dagen efter att jag hade fått körkort. Första rallytävlingen var slutet av 1996 med en Volvo 240 VOC i Aurskog-Høland Rally. Där blev jag tvåa.

**Antal tävlingar:** Som förare, 190 VM-startar i rally och 61 VM-startar i rallycross. I övrigt ingen aning.

Det är många i rally, rallycross och folktrace.

**Favorittävling:** Omöjligt att plocka ut en favorit. Men det är svårt att överträffa VM-tävlingar i rally i Australien, Nya Zeeland eller Safari.

Det har mycket med atmosfären att göra.

**Privatbil:** Porsche och Fiat 650 (första bilen jag hade som 18-åring).

**Främsta meriter:** Världsmästare i rally 2003 och världsmästare i rallycross 2014 och 2015.

**Utmärkelse:** Invald i den ytterst exklusiva samlingen FIA Hall of Fame.



# EN TIDNING FÖR VARJE INTRASSE!



 **motortidningar.se**

TIDNINGARNA PUBLICERAS AV **Albinsson & Sjoberg**



# MotorSportGuiden

## AVGASSYSTEM

### ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •  
Performance • Special •  
Universaldelar • Katalysatorer •  
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping  
Tel. 0221-18070  
www.ferrita.com

## SPORTAVGASSYSTEM



www.simons.se

### Ray Metallfabrik AB

Avgassystem & universal  
avgasdelar i rostfritt, kromstål  
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

## BAKAXELDELAR



BakaxelDelar i Gävle levererar  
helhetslösningar till din bils drivlina!  
Vi specialiserar oss på bakaxlar och  
växellådor till framförallt Volvo, men  
har delar till många andra bilmärken.  
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-  
paket, ombyggda växellådor och  
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,  
vare sig du kör rally/rallycross,  
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.

www.bakaxel.se

**Nästa utgåva  
av BilSport  
Rally & Racing  
kommer  
den 15 april.**

## BILSPORTUTRUSTNING

### Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.  
Kolla våra billiga priser! 40 år i  
branschen. Vi saluför de flesta stora  
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,  
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,  
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,  
bildelar@dalhems.com  
www.dalhems.com

## COMPOSITE

GLASFIBER - KOLFIBER - KEVLAR



MOTORSPORT OF SWEDEN

Den MOTORSPORT LEVERANTÖREN

### KAROSSERI

- Tillverkning av glasfiber
- Tillverkning av kolfiber
- Mer än 5.000 produkter  
levereras per år

### MOTOR

- Strokerkit
- H-profil i vevstakar
- Smidda kolvar
- Svensk distributör för Tilton



Racing • Rallycross  
Drifting • Rally  
Karting • Crosskart  
FolkRACE

Webshop: www.acm.se  
E-post: info@acm.se

## DESIGN & DEKOR



Racingdekor, Streamers &  
Dekaler.

0381-505 33,  
order@dekaltrim.nu  
www.dekaltrim.nu

## DÄCK & FÄLGAR



Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •  
Gullabo • Braid • Minilite m.m.

070-302 80 23  
david@plombo.se  
www.plombo.se

## FOLKRACE



FolkRaceshops affärsidé är att ta fram  
billiga bildelar till alla bilentusiaster!  
Vi började med delar till FolkRACE  
men vi har nu även de mesta till  
vanliga vägilar.

Vi har främst delar till Volvo, Saab,  
Opel och BMW, t.ex packningar,  
kolvringar, lager, kopplingssatser,  
Fajsförigasare samt delar därtill. Vi  
har också ett sortiment av tävlings-  
utrustning.

Vi har nu även ett stort sortiment av  
bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,  
renoveringssatser, slang m.m.  
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår  
webshop och få delarna inom 2-5  
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!  
Vi har öppet vardagar 8-17 på  
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt  
sortiment? Hör av dig till oss! Vi kan  
få hem det mesta till ett konkurrens-  
kraftigt pris. Vi kan även ta hem delar  
till andra bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,  
0702-13 56 27

order@folkRaceshop.se

www.folkRaceshop.se

## LEDLJUS & RAMPER

"Nu kör vi"...Lägsta priser!



LED RAMPER och X-ljus  
med 2 års garanti IP67-testade

Stort sortiment

fr 7"52W till 52" 675W

Prisx Ramp 23" 3-rader, 324W..... 445:-

Ramp 32" 3 rader, 405W..... 625:-

Finns i utförande Slim(1 rad), 2-3 el 4 raders

Kabel/relösatser, ljushållare ..... fr. 89:-

OSRAM, NEOLUX m.fl

Stort sortiment H1, H3, H4, H7 H8,  
H9, H11, H15, HB3, HB4, D1S,  
D2S,D3S - även prestandalampor

Prisx H4 Cool Blue Intense par .. 129:-

H7 Cool Blue Boost par .....198:-

D1S Neolux standard st..... 453:-

www.saferace.se



## MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Vi tillverkar vevstakar och torr-  
sumpsoljepumpar efter dina egna  
mått och önskemål.

0240-59 43 00  
info@autoverdi.com  
www.autoverdi.com



Tillverkning och konstruktion  
av kamaxlar med ventilsystem.  
Färdiga produkter till utvalda  
motor-modeller, samt specialtill-  
verkning av enstaka kamaxlar och  
mindre serier.

036-32 77 70  
www.agap.se



Ett av Sveriges största lager av  
tuning och reservdelar. Med över  
5.000 m2 lageryta och över  
10.000 olika produkter på hyllan.  
Vi har allt från vevstakar, ventilfjädrar,  
packningar, förgasare, insug, grenrör,  
turbodelar, tillbehör till kylsystem,  
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,  
flänsar och mycket mer.

Med produkter från kända  
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Come-  
tic, DTA, Sachs, Weber, Pipercross  
m.fl.

Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40

info@klracing.se

www.klracing.se

## MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet  
av konstruktion och tillverkning till  
de flesta fabrikat. Nya på våra chill  
cast ämnen, men även omslipning  
och renovering. Vi har i närmare 40  
år varit motorleverantör till både  
fabriksteam och amatörer som i rally  
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-  
ar med våra produkter.

Besök vår hemsida på [www.enem.se](http://www.enem.se)  
där du hittar ENEM:s produkter  
tillsammans med andra som vi  
representerar: Wössner kolvar,  
MBE insprutningssystem, Martelius  
grenrör, Maxpeedingrods vevstakar,  
HPS kompressorer m.m. Dessutom  
ett komplett sortiment av vanliga  
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00  
enem@telia.com  
www.enem.se



# Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom dråpligheter med motorsportanknytning som drabbat redaktören i andra sammanhang ...



Ratten på plats – körklart! Tyvärr ville inte bilden med körning i serpentinslingor i djupsnön dyka upp i redaktörns arkiv. På den här bilden var underlaget uppenbarligen blandat snö och barmark.



Titta, de sabbar kälkbacken! Ja, den ska bort, nu när skolan uppe på berget byggs ut för att även härbärgera alla ungar från nya stadsdelen Hagastaden. Redaktören tvingades nu riskera liv och lem för att klättra upp i den snöklädda branten, sticka in mobilen genom byggstaketet och föreviga det ännu återstående målhanget (tänk bort stenar och staket). Under denna fotoexpedition träffades redaktören för övrigt både av en förlupen boll från skolgården högt ovanför och smått hotfulla påpekanden från byggarna att staketet var kamerabevakat område ...



På hyfsat hårt underlag står sig 1950-talets rattkälke bra mycket bättre mot dagens snowracer än en Carlsson "på taket"-Saab gör mot en WRC-bil ...

## Vi rattar mot Monte Carlo

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

**M**onte Carlorallyt har – jämte Midnattssolsrallyt/KAK-rallyt/Rally Sweden – alltid haft en speciell lockelse för redaktören. Det började i tidigt 1950-tal, långt innan det blev aktuellt att följa tävlingen på plats.

Då hade televisionen ännu inte kommit till Sverige. För att se rörliga nyhetsbilder fick man gå till bion. Där kunde senaste veckans nyheter följas i journalfilmer från bland andra franska byrån AFP och svenska SF-journalen. De paketerades ihop med kortare dokumentärfilmer, Tom & Jerry och annat tecknat och rullade på dagtid, så att man till exempel kunde droppa in efter skolan. För AFP var Monte

Carlorallyt på fransk hemmaplan ett givet inslag en gång om året – under veckan efter tävlingen.

Rallybilarnas framfart på snöklädda serpentinvägar i Alperna fascinerade – och inspirerade till lek, inte minst under helgerna vid familjens fritidshus i Roslagen. Med den barnsliga fantasins hjälp var det också enkelt att skaffa sig en rallybil. Det räckte med en ratt – sedan var det bara att ge sig ut och gasa. Serpentinvägar trampade man upp i snön och det var lätt att både styra in och parera sladdar – om bara ratten hade bra glid mot jackan och inga knappar eller bältesspännen satt i vägen för rattekrarna ...

"Ska ni ut och ratta idag igen? Det gjorde ni ju nästan hela dagen

igår", undrade mamma. Men hon hade ju ingen koll. Visste inte att Monte Carlorallyt höll på nästan nonstop i en vecka!

**MER FARTFYLLD** var Monte-leken i kälkbacken hemma i stan, en rätt så brant gångväg längs en bergknalle. Sträckan började med en öppen vänstersväng innan det bar brantare utför i en långlång skymd höger med berget på inner och en tvär slänt på ytter – kunde det bli mer likt Monte?

Högern svängde till lite extra ett par gånger innan det planade ut nere i målvänstern. Där gällde det att ha koll på styrningen och inte tjonga rätt in i något av stridsvagnshindren i betong som ännu stod kvar vid sidan av

bergknallen sedan andra världskrigets beredskapstider.

För att det skulle bli riktigt bra fart i backen krävde dåtidens rattkälkar med metallmedar, typ sparkstötting, att underlaget var rejält isigt. Då kunde man å andra sidan ge sig den på att sträckan blivit sandad till nästa dag. Men det var kanske lika bra, för 50-talets rattkälkar var inte lättstyrda och handbromsen måttligt effektiv på isunderlag. Lätt uppruggad is var favoritföret. Då gick det både att styra och sladda kontrollerat – och kanske genomföra alla dagsetapperna, med sammanlagt typ 20 åk.

Tobbe, som hade sekundvisare på sin klocka, fick både ropa startkommando, ta tid och hålla fotgängare borta från tävlingssträckan ... ●



## BILSPORT RALLY&RACING NR 3/2021 UTE 15 APRIL

Som prenumerant får du tidningen tidigare



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

# ...3...2...1...Kör!

När det är dags att kliva av kopplingen är det viktigt att ha förberett sig rätt. Däcken måste passa just din bil och framför allt din körstil för att du ska kunna åka fort. Vi planerar en numer traditionsenlig titt på vad det finns för däck och tillbehör på marknaden.

**FASTA SIDOR** LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS



# SÄKRA DITT DATUM 2021

[www.emmabodaflygbana.se](http://www.emmabodaflygbana.se)



NORRA EUROPAS STÖRSTA BIL- OCH MC-SHOW!

**BILSPORT  
PERFORMANCE  
SHOW**



Bilsport Performance &  
Custom Motor Show arrangerar stor

# PÅSKAUKTION FÖR ENTUSIASTBILAR!

I samarbete med Bilweb Auctions arrangerar Bilsport Performance & Custom Motor Show i år en stor entusiastbilsauktion. Bilweb Auctions erbjuder ett professionellt koncept för värdering och försäljning av entusiastbilar i alla dess varianter. Både till svenska och utländska kunder.

**Bilweb**  
Auctions

## INTRESSERAD AV ATT SÄLJA?

På [www.custommotorshow.se/paskauktion](http://www.custommotorshow.se/paskauktion) hittar du mer information om hur du går till väga.

**Varmt välkommen  
till en bra bilaffär!**



# CUSTOMMOTORSHOW.SE



Bilsport Performance & Custom Motor Show





**KAMPANJ**



#511083

## VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR

Verktögsbilen med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgummiinlägg med bestämd plats och uppmärkning för varje verktyg. Detta hjälper en att hålla ordning i vagnen vilket besparar tid, eftersom man hellre använder verktygen istället för att leta efter dem!

**4.995 KR**  
~~8.085 KR~~

**KAMPANJ**



#511083

## VERKTYGSVAGN MED MM VERKTYG, 277 DELAR

Verktögsbilen med totalt sju lådor varav sex av dessa är fyllda med verktyg som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgummiinlägg.

**4.999 KR**  
~~7.450 KR~~



**19.750 KR**

#498003

## SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen



**1.695 KR**

#513923

## POLERSATS I VÄSKA, Roterande

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförseglning.



**37.757 KR**

#511754

## SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfållt läge.



**39.900 KR**

#497945

## FYRPELARLYFT MED FRIHJULSLYFT

Fyrpelarlyft med frihjulslift, mekanisk frigöring av säkerhetsspärrar och justerbara körbanor, 3500kg.



**14.449 KR**

#513533

## GARAGEINREDNING RÖD

En komplett garageinredning med verktögsbilen i rött- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget. Medföljande bänkskiva av rostfritt stål ger dig en både tålig, snygg och framförallt välkomnande arbetsyta.



**2.795 KR**

#513137

## PUNKTSVETSTÅNG

Portabel punktsvetstång -100s. Utmärkt för karosseriarbeten i karosseriplåt i max 1,5x1,5 mm. Med utbytbara spetsar.



**4.995 KR**

#512788

## MEKANISKA HJULDOLLYS 4 ST

Set med 4 st mekaniska hjuldollys som man sätter framför och bakom bilens hjul och pumpar - då lättar bilhjulet från golvet och man kan enkelt flytta runt bilen. Aluminiumrullar som behåller formen och roterar mot däck. Med mekanisk spärr. Max.



**2.999 KR**

#513880

## VERKTYGSVAGN MED 7 LÅDOR

Grå-svart verktögsbilen med 7 st lådor som matchar våra storsäljande vagnar med verktyg. Lådorna är kullagrade och försedda med gummimattor så inte verktyg och annat innehåll inte ska glida runt.



**895 KR**  
~~1.160 KR~~

#507085

## NIBBLINGSMASKIN, 1,8 MM, 380W

Handhållen mycket lättarbetad plåtnibbler för stålplåt upp till 1,8 mm. Levereras i praktisk väska.



**16.900 KR**

#510425

## TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelarlyft med självslående lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

**www.verktygsboden.se**

f i YouTube **Verktygsboden**

**KUNDTJÄNST**

info@verktygsboden.se  
033 - 20 26 50

**BUTIKEN I BORÅS**

Källbäckerydsgatan 1  
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

**VERKTYGSBODEN**

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförändringar och feltryck.